



## Spis treści

Spis skrótów .....	5
Streszczenie .....	6
1. Charakterystyka Przedsięwzięcia .....	10
1.1. Geneza Przedsięwzięcia .....	10
1.2. Beneficjenci i inne podmioty zaangażowane .....	17
1.3. Lokalizacja i metodologia realizacji dokumentu .....	26
1.4. Cele Przedsięwzięcia.....	32
1.5. Harmonogram Przedsięwzięcia .....	35
2. Wykonalność instytucjonalna i prawna .....	41
2.1. Analiza modeli instytucjonalnych.....	41
2.2. Wpływ Projektu na rozwiązanie problemów zidentyfikowanych w PZPWP.....	52
2.3. Uwarunkowania prawne realizacji Przedsięwzięcia.....	55
2.3.1. Własność nieruchomości .....	55
2.3.2. Pomoc publiczna w przedsięwzięciu.....	61
2.3.3. Wybór partnerów z sektora finansów publicznych .....	69
2.3.4. Wybór partnerów spoza sektora finansów publicznych.....	74
2.3.5. Sposób przygotowania ogłoszenia o naborze partnera do projektu.....	79
2.3.6. Katalog potencjalnych beneficjentów .....	80
2.3.7. Trwałość projektu .....	82
2.3.8. Udzielanie zamówień publicznych w ramach partnerstw .....	83
2.4. Analiza kwalifikowalności VAT .....	85
2.4.1. Zasady ogólne .....	85
2.4.2. Model zarządzania przez spółkę celową z nieodpłatnym udostępnieniem infrastruktury .....	87
2.4.3. Model samodzielnego zarządzania przez beneficjentów .....	88
2.4.4. Rekomendacje.....	90
2.5. Analiza istniejącej infrastruktury i operatorów w aspekcie możliwości budowy sieciowego produktu turystycznego.....	91
2.6. Strategia kreacji i promocji marki Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej.....	117

3.	Wykonalność techniczno-technologiczna .....	121
3.1.	Rekomendowany zakres inwestycyjny Przedsięwzięcia .....	121
3.1.1.	Etapy weryfikacji zakresu Przedsięwzięcia .....	121
3.1.2.	Rekomendowany na etapie Analizy Wykonalności zakres Przedsięwzięcia.....	129
3.1.3.	Standardy techniczne lokalizacji .....	132
3.2.	Możliwości wykorzystania nowych technologii ICT w Przedsięwzięciu .....	135
3.3.	Analiza potrzeb pozainwestycyjnych .....	138
3.4.	System promocji sieciowego produktu turystycznego i kreacji marki Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska.....	140
4.	Analiza finansowa .....	143
4.1.	Założenia analizy i prezentacja partnerstw .....	143
4.2.	Nakłady inwestycyjne .....	147
4.3.	Struktura finansowania .....	158
4.4.	Harmonogram rzeczowo-finansowy .....	160
4.5.	Analiza finansowo-ekonomiczna kosztów i przychodów zarządzania powstałą infrastrukturą.....	172
4.6.	Model biznesowy - wpływ realizacji na otoczenie społeczno-ekonomiczne Przedsięwzięcia .....	176
5.	Analiza wpływu przedsięwzięcia na środowisko.....	181
5.1.	Wprowadzenie .....	181
5.2.	Cele środowiskowe planowanego przedsięwzięcia .....	182
5.3.	Analiza i ocena istotnych problemów ochrony środowiska w szczególności dotyczących obszarów chronionych i wymagających ochrony .....	183
5.3.1.	Walory przyrodnicze i kulturowe obszaru objętego ochroną .....	183
5.3.2.	Ocena istotnych problemów ochrony środowiska .....	195
5.4.	Ocena oddziaływania na środowisko - prognoza.....	197
5.5.	Uwarunkowania ocen oddziaływania na środowisko – procedury administracyjne.....	217
5.6.	Ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania na cele i przedmiot ochrony obszarów objętych ochroną przyrody, w tym Obszarów Natura 2000.....	219
5.7.	Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko .....	222

5.8. Rozwiązania alternatywne .....	223
5.9. Analiza skumulowanego oddziaływania realizacji zamierzeń inwestycyjnych .....	224
5.10. Metody analizy skutków realizacji Przedsięwzięcia .....	226
5.11. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko .....	229
Załączniki .....	230
Spis tabel i wykresów .....	232

## SPIS SKRÓTÓW



**EFRR** - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

**EFS** - Europejski Fundusz Społeczny

**JRP** - Jednostka Realizująca Projekt

**JST** - Jednostka Samorządu Terytorialnego

**KE** - Komisja Europejska

**Koncepcja programowo - przestrzenna** - Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej

**KRS** - Krajowy Rejestr Sądowy

**LOT** - Lokalna Organizacja Turystyczna

**LGD** - Lokalna Grupa Działania

**LGR** - Lokalna Grupa Rybacka

**MDW** - Międzynarodowa Droga Wodna

**NCŹ** - Narodowe Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu

**PGL** - Państwowe Gospodarstwo Leśne

**PI** - Priorytet Inwestycyjny

**PROT** - Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna

**p.z.p.** - Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych

**PZPWP** - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

**RDOŚ** - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

**ROT** - Regionalna Organizacja Turystyczna

**RPO WP** - Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego

**RZGW** - Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej

**UM** - Urząd Morski

**UMWP** – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

**u.s.g.** – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym

**u.z.p.p.r.** - Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju

## STRESZCZENIE



Przedsięwzięcie Strategiczne pn. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” stanowi rozwinięcie idei zapoczątkowanej projektem pt. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej Etap I”, realizowanego w latach 2010-2014 przez Samorząd Województwa Pomorskiego i uczestniczących w nim interesariuszy (partnerów). Projekt ten obejmował budowę i rozbudowę portów i przystani żeglarskich na szlakach wodnych delty Wisły (Nogat, Wisła, Martwa Wisła, Motława, Szarpawa, Wisła Śmiała, Wisła Królewiecka, Kanał Jagielloński, Pasłęka i Elbląg i na Zalewie Wiślanym. W jego ramach zrealizowanych zostało łącznie szesnaście zadań przez piętnastu partnerów.

Głównym celem Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” jest stworzenie sieci portów i przystani żeglarskich, mogących współtworzyć spójną i kompleksową ofertę turystyczną, dającą turystyce wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym. Realizacja Przedsięwzięcia wynika z konieczności wzmocnienia wizerunku województwa pomorskiego na turystycznej mapie Polski i na arenie międzynarodowej oraz z konieczności poprawy stanu infrastruktury żeglarskiej, bezpieczeństwa na akwenach i szlakach wodnych.

Zakres inwestycyjny dotyczący infrastruktury żeglarskiej obejmuje budowę i modernizację infrastruktury żeglarskiej, budowę i modernizację infrastruktury pomocniczej, poprawę drożności dróg i torów wodnych, wyposażenie w urządzenia do dystrybucji energii elektrycznej, wody pitnej, odbioru ścieków bytowych z jachtów oraz wód zęzowych oraz zautomatyzowanie obsługi urządzeń i kontroli dostępu do pomieszczeń, sanitariatów i innych urządzeń zaplecza socjalnego. Wyasygnowano również środki na promocję sieciowego produktu turystycznego. Przedsięwzięcie koncentruje się na optymalnym zagospodarowaniu lokalizacji od strony wody i podstawowym od strony lądu, jednak zapewniającym odpowiedni standard obsługi żeglarzy. Niezbędnym dopełnieniem zakresu Przedsięwzięcia są działania pozainwestycyjne związane z jego przygotowaniem oraz nakładami promocyjnymi.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terytorium Polski, w granicach administracyjnych województwa pomorskiego. Obejmuje ono niezwykle atrakcyjny obszar Deltę Wisły, Zalewu Wiślanego oraz Zatoki Gdańskiej wraz z Zatoką Pucką. Realizowane będzie w obrębie dziewięciu powiatów: puckiego, gdańskiego, nowodworskiego, malborskiego, tczewskiego, kwidzyńskiego, Miasta Gdańska, Sopotu i Gdyni. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest również w ciągu trzech dróg wodnych, śródlądowych i morskich o znaczeniu międzynarodowym MDW E 40, MDW E 70 i MDW E 60.

Potencjalnych Beneficjentów Przedsięwzięcia Strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” podzielono na dwie grupy, wyznaczone na podstawie przynależności do sektora finansów publicznych. Do jednostek sektora finansów publicznych należy powiat nowodworski, gminy: Cedry Wielkie, Gniew, Kosakowo, Puck, Stegna, Władysławowo, Nowy Dwór Gdański Gdańsk oraz miasta: Kwidzyn Pruszcz Gdański Jastarnia

Krynica Morska Malbork Puck, Sopot oraz Urząd Morski w Gdyni. Drugą grupę beneficjentów stanowią podmioty spoza sektora finansów publicznych. Należą do nich Akademicki Klub Morski w Górkach Zachodnich, Spółka Marina Molo Rybackie Sp. z o.o. w Gdyni, Jacht Klub im. Conrada w Górkach Zachodnich, Jachtklub Morski Neptun w Górkach Zachodnich, Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o - spółka komunalna i Nadleśnictwo Elbląg. W trakcie opracowania niniejszego dokumentu lista beneficjentów jak i poszczególne lokalizacje (zadania) do zagospodarowania zostały podzielone na listę inwestycji rekomendowanych oraz na listę rezerwową. Idea listy rezerwowej oznacza, że pomimo, iż dane zadanie powinno być rozpatrywane jako docelowo zasadne w kontekście rozbudowy turystyki wodnej na terenie województwa, to jednak w dalszej kolejności, w ramach pojawiania się w budżecie Przedsięwzięcia Strategicznego oszczędności, lub z innych środków.

Realizacja Przedsięwzięcia z uwagi na swój złożony charakter wymaga zaangażowania dużej liczby podmiotów w okresie przygotowania projektu, jego realizacji i eksploatacji, co zostało rozwinięte w analizie prawnej i instytucjonalnej niniejszego opracowania. Dokumentem wyjściowym do określenia zakresu Przedsięwzięcia były karty konsultacyjne zgłoszone przez zainteresowane podmioty. Pierwszym etapem realizacji zamówienia było opracowanie dokumentu pn. „Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej”, której załącznik stanowiły Karty Zadań opracowane przez autorów Koncepcji na podstawie kart konsultacyjnych. W ramach przygotowania dokumentów przeprowadzono szereg działań tj. analizę dostępnej dokumentacji, weryfikację kart konsultacyjnych, wizje lokalne, opracowanie Kart zadań, dokonanie wstępnych uzgodnień z zaangażowanymi podmiotami, konsultacje społeczne oraz spotkania subregionalne.

Inspiratorem Przedsięwzięcia jest Województwo Pomorskie, które nie uczestniczy w partnerstwach, jednakże zapewnia im wsparcie merytoryczne, dostarczając m.in. wytycznych, analiz i koncepcji, dbając w szczególności o jakość merytoryczną i zgodność z założeniami Przedsięwzięcia szczegółowych rozwiązań projektowych wypracowywanych przez Beneficjentów.

Ostatecznie, do realizacji w ramach siedmiupartnerstw zarekomendowano (w tym warunkowo) 24 inwestycje, które łącznie z działaniami przygotowawczymi, promocyjnymi i zarządzaniem daje budżet o wartości 89,0 mln zł, z czego 1,6 mln zł stanowią koszty niekwalifikowane (wydatki ponoszone przez Inspiratora – Samorząd Województwa Pomorskiego). 80,6 mln zł wydatków kwalifikowanych planuje się ponieść w ramach działania 8.4 RPO, z czego dotacja planowana jest na poziomie 60,8 mln zł a środki własne partnerów na poziomie 19,9 mln zł. Budżet nie uwzględnia wartości podatku VAT od nakładów inwestycyjnych, możliwego do odliczenia przez Beneficjentów.

6,8 mln zł w ramach trzech zadań przewidywane jest do dofinansowania z działania 8.1 POIiŚ. Brak takiego dofinansowania skutkować będzie ograniczeniem zasadności realizacji dwóch kolejnych zadań (planowanych do sfinansowania w ramach działania 8.4 RPO WP), co może mieć wpływ na ostateczną listę zadań do realizacji. Wszystkie pięć zadań, o których w tym przypadku mowa, dotyczy zagospodarowania szlaku Wielkiej Świętej – Tugi.

W proponowanej liście partnerów uwzględniono również Tczew, który bazując na istniejącej infrastrukturze żeglarskiej deklaruje współpracę w ramach Przedsięwzięcia. Możliwość ujęcia Tczewa w partnerstwie wiązać się będzie jednak z koniecznością spełnienia wszystkich warunków związanych z wytycznymi RPO WP, w tym w praktyce z realizacją zakresu niewielkich zadań inwestycyjnych.

**Tabela 1 Struktura finansowania Przedsięwzięcia**

Struktura finansowania Przedsięwzięcia			
I.p.	Nakłady na Przedsięwzięcie	Wartość (mln zł)	Struktura
1	Koszty kwalifikowane	87,4	98,2%
1.1.	w tym w ramach działania 8.4	80,6	90,5%
1.2.	w tym w ramach działania 8.1 POIiŚ	6,8	7,7%
2	Koszty niekwalifikowane	1,6	1,8%
3	Razem wartość Przedsięwzięcia	89,0	100,0%
I.p.	Źródło finansowania	Wartość (mln zł)	Struktura
1	Budżet województwa	1,2	1,3%
2	Środki UE: RPO WP 2007-2013	0,4	0,5%
3	Środki UE: RPO WP 2014-2020 - działanie 8.4	60,8	68,2%
4	Środki UE: POIiŚ - działanie 8.1	5,8	6,5%
5	Środki Partnerów	20,9	23,5%
5.1.	w tym w ramach działania 8.4	19,9	22,3%
5.2.	w tym w ramach działania 8.1 POIiŚ	1,0	1,1%
6	Razem wartość Przedsięwzięcia	89,0	100,0%

Źródło: opracowanie własne

Przewiduje się maksymalne dofinansowanie do 75% kosztów kwalifikowanych z działania 8.4. RPO WP na lata 2014-2020. Przyjęty model organizacyjno prawny (założenie o występowaniu pomocy publicznej dla dużej części zadań) określa, że Beneficjenci będą wykazywać występowanie lub brak zyskowności projektu. Wykazanie zyskowności projektu ograniczy stopę dofinansowania dla danego zadania.

Przedsięwzięcie pozwoli na wybudowanie i przebudowanie m.in. 763 miejsc cumowniczych w nowych i zmodernizowanych obecnie funkcjonujących portach i przystaniach województwa, stanowiąc kolejny krok do rozwoju żeglarsstwa, wzmocnienia standardu usług turystycznych i poprawy bezpieczeństwa żeglugi.



**Tabela 2** Planowana liczba miejsc cumowniczych budowanych i modernizowanych w ramach Przedsięwzięcia – zadania rekomendowane

Nr zadania	Lokalizacja	Wielkość jednostek w metrach				
		suma	6-8	8-10	10-12	12+
1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	40	40			
2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	10		10		
3.1	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	30	30			
4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	6		4		2
5.3	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	17			17	
5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	10		10		
5.6	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego	44			44	
5.7	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	159	34	55	29	41
7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	69	30	34	5	
8.1	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	32	32			
9.1	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	0				
9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	19	19			
10.1b	Rzucewo – rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	18		18		
12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	17	16			1
13.1	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego	13		13		
13.2	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu	0				
13.4	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	23		15	8	
15.1	Puck - budowa portu jachtowego	98		9	38	51
16.1a	Sopot - rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej - część a	28			28	
17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	106	78		28	
18.1	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	0				
18.2	Tujsk - remont mostu zwodzonego	0				
18.3	Rybina - remont mostu kolejowego	0				
19.2	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	24		24		
	<b>Suma</b>	<b>763</b>	<b>279</b>	<b>192</b>	<b>197</b>	<b>95</b>

Źródło: opracowanie własne

## 1. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA



### 1.1. Geneza Przedsięwzięcia

„Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”, wraz z przedsięwzięciem „Pomorskie szlaki kajakowe”<sup>1</sup> oraz Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i R-9 „Wiślana Trasa Rowerowa” zostały uznane za potencjalne przedsięwzięcia strategiczne Regionalnego Programu Strategicznego Pomorska Podróż na lata 2014-2020.

Przedsięwzięcie strategiczne „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” stanowi rozwinięcie i niezbędne dopełnienie projektu pt. „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” realizowanego w latach 2010-2014 przez Województwo Pomorskie i partnerów. W ramach tego projektu zrealizowanych zostało kilkanaście zadań inwestycyjnych, tworzących spójny i sieciowy produkt turystyczny. Projekt ten obejmował budowę i rozbudowę portów i przystani żeglarskich na szlakach wodnych delty Wisły (Nogat, Wisła, Martwa Wisła, Motława, Szarpawa, Wisła Śmiała, Wisła Królewiecka, Kanał Jagielloński, Pastęka i Elbląg i na Zalewie Wiślanym). Projekt swoim zasięgiem obejmował województwo pomorskie i warmińsko-mazurskie. W ramach projektu m.in. wybudowano i zmodernizowano kilkanaście portów i przystani żeglarskich. Projekt realizowany był w ramach Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka” 2007-2013, w ramach działania 6.4. *Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym*, w ramach projektu zrealizowane zostały następujące zadania:

- przystań żeglarska w Braniewie
- przystań żeglarska w Nowej Pastęce
- przystań żeglarska w Błotniku
- port żeglarski w Elblągu
- most zwodzony nad śluzą w Przegalinie
- port jachtowy w Krynicy Morskiej
- przystań żeglarska „Park Północny” w Malborku
- przystań żeglarska przy zamku w Malborku
- przystań żeglarska w Osłonce
- pomost cumowniczy w Drewnicy

<sup>1</sup> Poprzednia nazwa „Kajakiem przez Pomorze” – zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej

- przystań żeglarskaw Białej Górze
- pomosty cumownicze w Tczewie
- teren nabrzeża zachodniego portu w Tolkmicku
- elektryfikacja śluzy Gdańska Głowa
- przystań żeglarskaw Rybinie
- port w Kątach Rybackich

Rysunek 1: Mapa z zadaniami zrealizowanymi w ramach Przedsięwzięcia „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”



Źródło: [dtp.pomorskie.eu](http://dtp.pomorskie.eu)

W celu zmaksymalizowania efektu projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I” planowane jest zrealizowanie na wodach śródlądowych kolejnych inwestycji infrastrukturalnych, które wpłyną na polepszenie spójności powstałego w efekcie realizacji poprzedniego przedsięwzięcia produktu turystycznego oraz dostępność szlaku od strony wód morskich i śródlądowych (Wisła).

Etap I koncentrował się na obszarze Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego, niniejsze Przedsięwzięcie „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oprócz wcześniej wymienianych obszarów obejmować będzie również obszar Zatoki Puckiej i Zatoki Gdańskiej, dzięki czemu powstanie ponadregionalny, sieciowy produkt turystyczny, stanowiący część krajowego i międzynarodowego systemu portów i przystani żeglarskich. Przedmiotem realizacji Przedsięwzięcia jest rozbudowa i rozwój markowego produktu turystycznego. Ważnym aspektem zamierzenia jest likwidacja barier dla żeglugi np. poprzez przebudowę mostów ze stałych na zwodzone oraz oznakowanie szlaków.

Oprócz projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”, do projektów komplementarnych niniejszego Przedsięwzięcia zaliczyć można:

- Pierścień Zatoki Gdańskiej - projekt współfinansowany z programu PHARE 2002, realizowany przez siedem samorządów gminnych: Miasta Gdynia, Hel, Jastarnia, Władysławowo, Puck oraz gminę Kosakowo i Puck. Celem przedsięwzięcia było podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności regionu, stymulowanie wzrostu dochodu z turystyki oraz poprawa dostępności komunikacyjnej. Zadania w ramach Przedsięwzięcia realizowane były w Gdyni (Basen Jachtowy), Helu, Jastarni, Kuźnicy, Rewie, Osłoninie, Rzućewie, Swarzewie, Pucku i Chałupach.
- Pomorskie Szlaki Kajakowe - Przedsięwzięcie strategiczne Regionalnego Programu Strategicznego. Założeniem Przedsięwzięcia jest zagospodarowanie ok. 1500 km istniejących i potencjalnych pomorskich szlaków kajakowych i wyposażenie w niezbędną infrastrukturę kajakową, m.in. budowę przenosek przy przeszkodach, budowę i rozbudowę przystani kajakowych i pól biwakowych, zapewnienie odpowiedniego dostępu do miejsc etapowych spływów. Przedsięwzięcie obejmuje również opracowanie spójnego systemu oznakowania szlaków, zautomatyzowany system informacji kajakowej oraz działania informacyjno – promocyjne. Realizacja Przedsięwzięcia ma się przyczynić do udostępniania potencjalnym odbiorcom dziedzictwa naturalnego i kulturowego obszarów zlokalizowanych wzdłuż szlaków wodnych. Działania te pozwolą na stworzenie spójnej oferty turystycznej na wszystkich szlakach objętych Przedsięwzięciem.
- Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku - zrealizowany został w ramach Programu „Innowacyjna Gospodarka”, działanie 6. Celem projektu było wykreowanie produktów o znaczeniu ponadlokalnym w tym m.in. stworzenie możliwości zwiedzania Gdańska drogą wodną oraz stworzenie warunków do odpoczynku i rekreacji nad wodą oraz utrzymanie

bezpieczeństwa w obrębie szlaków wodnych. W ramach projektu zostały zrealizowane następujące zadania:

- przystań przy ul. Żabi Kruk dla małych jednostek pływających,
- przystań żeglarską przy ul. Sienna Grobla II,
- przystań żeglarską przy ul. Tamka.

W ramach tego projektu oprócz przystani żeglarskich zrealizowane zostały również inne zadania, w tym m.in. budowa 34 pomostów pływających (w tym 10 przystanków tramwaju wodnego), dwie wiaty przystankowe, 4 slipy do wyjmowania i wodowania jednostek pływających, miejsca parkingowe dla samochodów osobowych, nabrzeża i zaplecza sanitarne.

- Przystań pasażersko - żeglarska w Tczewie - to obiekt wybudowany w 2008 roku współfinansowany ze środków Unii Europejskiej. Przystań dla statków pasażerskich to pomost o długości 102 metrów, po wysunięciu pomostu w stronę nurtu rzeki pozwala na cumowanie statków o długości do 125 metrów. Na lądzie zlokalizowany jest budynek przystani z restauracją i kawiarnią. Za przystanią pasażerską znajduje się pomost dla jachtów i małych jednostek, o maksymalnej pojemności 10 miejsc postojowych.
- Marina w Sopocie - marina zlokalizowana jest na końcu sopockiego Mola. W skład wchodzi trzy baseny, w których znajdują się łącznie 103 miejsca postojowe (w tym 63 miejsca dla łodzi do 10 metrów i 40 miejsc dla łodzi do 24 metrów). Projekt „Budowa przystani jachtowej w Sopocie” został dofinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. W ramach tego przedsięwzięcia powstała przystań jachtowa, z budynkiem bosmanatu oraz kasami biletowymi dla jednostek korzystających z przystani. Marina w Sopocie stanowi również bazę do prowadzenia szkoleń żeglarskich.
- Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFIS - zlokalizowane jest przy ujściu Wisły Śmiałej. Na terenie Mariny znajduje się 111 miejsc postojowych, dodatkowo na lądzie znajduje infrastruktura dodatkowa tj. sale wykładowe, hangar, kompleks odnowy biologicznej, pracownia komputerowa, studio audiowizualne, gabinet nawigacyjno-meteorologiczny, pracownia żaglomistrzowska oraz pracownia skutnicza i mechaniczna. Założeniem NCŻ jest m.in. kształcenie kadry trenersko - instruktorskiej zarówno w żeglarstwie sportowym jak i rekreacyjnym, organizowanie szkoleń żeglarskich, organizacja regat oraz stworzenie warunków do organizowania zgrupowań kadry olimpijskiej i narodowej.

Zakres Przedsięwzięcia obejmuje Pętlę Żuławską, Zatokę Gdańską, Zatokę Pucką oraz Zalew Wiślany. Poszczególne akweny są atrakcyjne dla różnych jednostek pływających, poziom atrakcyjności tych akwenów uzależniony jest m.in. od warunków nawigacyjno - hydrologicznych, parametrów technicznych jednostki pływającej oraz barier występujących na szlaku. Obszar Pętli

Żuławskiej jest atrakcyjny m.in. dla hausboatów, wioślarzy oraz kajaków, z kolei tereny Zatoki Gdańskiej, są atrakcyjne dla statków pasażerskich. Akweny spokojne, osłonięte od silnych wiatrów oraz uregulowane rzeki cieszą się większym zainteresowaniem wśród żeglarzy początkujących i mało doświadczonych.

### **Zatoka Gdańska**

Zatoka Gdańska to jedna z zatok Morza Bałtyckiego, od północy jest osłonięta półwyspem Helskim, który stanowi naturalną zaporę przed większym zafalowaniem. Ze względu na panujące na niej warunki jest ona szczególnie popularna wśród polskich żeglarzy i entuzjastów sportów wodnych. Na wodach Zatoki Gdańskiej spotykają się jednostki żeglugi morskiej z mniejszymi jednostkami żeglugi przybrzeżnej. Infrastruktura żeglarska na Zatoce Gdańskiej koncentruje się głównie w Trójmieście oraz Półwyspie Helskim. Liczne porty i pomosty w Gdańsku (Marina Gdańsk, Tamka, Sienna Grobla II, Górki Zachodnie) z Mariną Sopot i portem Gdyńskim na czele stanowią bogate zaplecze żeglarskie.

Niskie stany wody na morzu (w Nowym Porcie) występują niemal wyłącznie w sezonie jesienno-zimowym i czasami w kwietniu; na ogół nie występują od maja do października.

### **Zatoka Pucka**

Zatoka Pucka stanowi Północno-Zachodnią część Zatoki Gdańskiej. Zatoka Pucka dzieli się za Zatokę Wewnętrzną i Zewnętrzną, których granicę stanowi Rybitwia Mielizna. Piaszczysta łacha ciągnie się od Kuźnicy do Rewy. Zafalowanie na części Wewnętrznej Zatoki Puckiej jest na ogół dużo mniejsze niż na części Zewnętrznej. Wzdłuż wybrzeży Zatoki Puckiej panują idealne warunki dla uprawiania sportów wodnych takich jak windsurfing czy kitesurfing. Wysokość średniej fali wynosi 0,2 m a średnia fala sztormowa 0,6 m. Średni poziom wód w Zatoce Puckiej (dane z lat 1961-1975) wynosi dla Zewnętrznej Zatoki Puckiej 502,73 cm, a dla Zalewu Puckiego 500,50 cm.

Wzdłuż strefy brzegowej występują niewielkie głębokości, z tego względu wykorzystywana jest ona głównie przez miłośników sportów wodnych oraz mniejszych jednostek mieczowych. Przybijanie do brzegu przez większe jednostki możliwe jest jedynie przez pogłębione tory podejściowe. Poza portem jachtowym w Pucku, występują małe przystanie w Swarzewie, Osłoninie, Rzucewie i Rewie.

### **Zalew Wiślany**

Akwen oddzielony Mierzeją Wiślaną od Morza Bałtyckiego, stanowi morskie wody wewnętrzne. Powierzchnia polskiej części wynosi 328 km<sup>2</sup>, a długość zalewu wynosi 35,1 km, szerokość waha się od 6,8 do 13 km. Zalew Wiślany jest stosunkowo płytkim zbiornikiem, średnia głębokość w

części polskiej wynosi ok. 2,6 m, z maksymalną głębokością 5 m. Przez środek Zalewu poprowadzony jest tor wodny, którego głębokość wynosi ok. 3 m.

Żeglowanie po Zalewie Wiślanym podlega przepisom dla akwenów morskich, jednak dopuszczalne jest żeglowanie jednostkami śródlądowymi. Zalew może być bezpiecznie użytkowany przez jednostki o zanurzeniu do ok. 1,5 m. Ze względu na szybko zmieniające się warunki atmosferyczne Zalew Wiślany należy do akwenów trudnych, wymagających od żeglarzy sporego doświadczenia. Większość infrastruktury żeglarskiej zlokalizowana jest na południowym wybrzeżu Zalewu Wiślanego (Nowa Pasłęka, Frombork, Tolkmicko, Suchacz, Elbląg), od strony północnej, na mierzei znajdują się duże porty w Kątach Rybackich i Krynicy Morskiej.

### **Pętla Żuławska**

To szlak łączący Zatokę Gdańską z Zalewem Wiślanym oraz Elbląskim Węzłem Wodnym. Głównymi rzekami tworzącymi Pętlę jest Wisła, Szkarpawa i Nogat, do pozostałych ważniejszych dróg wodnych Pętli Żuławskiej zalicza się Martwą Wisłę, Motławę wraz z opływem Motławy, Wisłę Królewiecką oraz Tugę. Szlaki wodne wchodzące w skład Pętli Żuławskiej znacznie się od siebie różnią, jednakże najczęściej są to spokojne rzeki i kanały.

**Szkarpawa** to szlak dla jachtów płynących z Gdańska na Zalew Wiślany i cechuje się wysokim komfortem żeglugi, zalicza się do II klasy drogi wodnej. Głębokość w nurcie wynosi około 3,4 metra. Na szlaku zlokalizowanych jest sporo przystani i miejsc cumowniczych tj. Rybina, Osłonka, Drewnica, Żuławki. **Wisła Królewiecka** prowadzi od Rybiny do Zalewu Wiślanego, nie jest rzeką żeglowną jednakże prowadzone są na niej prace mające odnowić szlak (m.in. podniesienie wszystkich linii wysokiego napięcia). Stan wody na rzece jest zmienny i zależy od kierunku wiatrów oraz poziomu wody na Zalewie Wiślanym. **Tuga** jest niesklasyfikowaną drogą wodną, na której występują przeszkody nawigacyjne, tj. mosty w Tujsku, Żelichowie i Nowym Dworze Gdańskim. Średnia głębokość rzeki to około 2 metry. Na rzece występuje bogata roślinność pływająca utrudniająca żeglugę. **Nogat** zaliczany jest do II klasy drogi wodnej, z oznakowaniem drogi śródlądowej, średnia głębokość wynosi 2-3 metry, na rzece znajdują się cztery śluzy: Biała Góra, Szonowo, Rakowiec, Michałowo. **Martwa Wisła** ma klasyfikację Vb, dotyczy ona jedynie śródlądowej drogi wodnej, przepływ wód na Martwej Wiśle charakteryzuje się zmiennością kierunków i prędkości. Na całej trasie występuje wzmożony ruch statków - również morskich, holowników, pchaczy z barkami oraz innych jednostek profesjonalnej obsługi. **Wisła** różni się od spokojnych szlaków Pętli Żuławskiej, możliwe jest występowanie na niej fali czy też mielizny. Droga wodna jest wytyczona i oznakowana, średni stan wód wynosi od 2,6 metra w okolicach Białej Góry do 5 metrów w okolicach Gdańskiej Głowy.

Na szlakach żeglownych coraz większym stopniu rozwija się turystyka motorowodna oraz houseboating - pływanie nimi ze względu na niewielką moc silnika oraz prędkość jaką się poruszają w wielu przypadkach nie wymaga posiadania specjalnych uprawnień.

Przedsięwzięcie „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”, wpisuje się w Regionalny Program Operacyjny 2014 - 2020, w szczególności w założenia osi priorytetowej 8 Konwersja, Priorytet Inwestycyjny 6c: Ochrona, promocja i rozwój dziedzictwa kulturowego i naturalnego, działanie 8.4 Wsparcie atrakcyjności walorów dziedzictwa przyrodniczego. Przedsięwzięcie wpisuje się w ten priorytet, ze względu na swój sieciowy charakter, ponadlokalną skalę realizacji oraz wysoki potencjał turystyczny regionów, na których realizowane będą zadania.



## 1.2. Beneficjenci i inne podmioty zaangażowane

### **Beneficjenci**

Beneficjentów Przedsięwzięcia Strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” można podzielić na dwie grupy, wyznaczone na podstawie przynależności do sektora finansów publicznych, tj.:

- jednostki sektora finansów publicznych (gminy, powiat, województwo),
- podmioty spoza sektora finansów publicznych (stowarzyszenia, przedsiębiorcy, nadleśnictwa<sup>2</sup> itp.).

Pierwszą grupę beneficjentów stanowią jednostki samorządu terytorialnego kraju, funkcjonujące na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. 1998 nr 96, poz. 603). Województwo Pomorskie funkcjonuje na podstawie ustawy o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r. (Dz. U. 1998 nr 91, poz. 576 z późn. zm.), a powiat nowodworski na podstawie ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578 z późn. zm.), natomiast gminy będące beneficjentami funkcjonują na podstawie ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. nr 16, poz. 95 z późn. zm.).

Jednym z najistotniejszych podmiotów w ramach Przedsięwzięcia jest **Województwo Pomorskie**, które przyjęło rolę Inspiratora. Województwo Pomorskie realizuje swoje zadania przy pomocy administracji samorządowej zespolonej w Urzędzie Marszałkowskim pod zwierzchnictwem Marszałka oraz przy pomocy wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych. Rola Województwa Pomorskiego w Przedsięwzięciu została szczegółowo opisana w rozdziale dotyczącym wykonalności instytucjonalnej. Organem stanowiącym i kontrolnym Samorządu Województwa jest Sejmik.

**Powiaty** zgodnie z określonymi w ustawie o samorządzie powiatowym (art. 4 i 4a) wykonują zadania publiczne o charakterze ponadgminnym dotyczące, m. in. kultury fizycznej i turystyki oraz promocji powiatu. Władzą uchwałodawczą powiatu jest rada powiatu, władzą wykonawczą jest zarząd powiatu na czele ze starostą, natomiast organem kontrolnym są komisje stałe i doraźne.

**Gminy** realizują działania publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów. Unormowanie przytoczone w zdaniu poprzednim stanowi domniemanie właściwości gminy w sprawach lokalnych jako JST najbliższej poszczególnym członkom wspólnoty samorządowej. Art. 7 u.s.g. stanowi, że zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy

---

<sup>2</sup>Wykonawca Analizy Wykonalności przyjął stanowisko, iż PGL Lasy Państwowe nie należy do sektora finansów publicznych, jednakże zaznacza, że zagadnienie to jest sporne, a status Lasów Państwowych jako jednostki nienależącej do sektora finansów publicznych może być kwestionowany.

do zadań własnych gminy. Ze względu na rolę gmin w planowanym Przedsięwzięciu, szczególnie istotne są następujące obszary właściwości gmin:

- kultura fizyczna i turystyka, w tym tereny rekreacyjne i urządzenia sportowe,
- promocja gminy.

Organem uchwałodawczym i kontrolnym jest rada gminy, z kolei władzę wykonawczą sprawuje wójt, burmistrz lub prezydent.

Jednostki Samorządu Terytorialnego prowadzą politykę rozwoju, współpracując z administracją rządową i przystępując do programów i projektów finansowanych ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej i innych środków zagranicznych niepodlegających zwrotowi, a także dbają o rozwój konkurencyjności gminy/powiatu/województwa, wykorzystując w tym celu m.in. potencjał walorów przyrodniczych.

**Urząd Morski** jest organem administracji centralnej odpowiedzialnym za zarządzanie obszarami morskimi i przybrzeżnymi. Obszar województwa pomorskiego znajduje się w administracji UM w Gdyni (część wschodnia wybrzeża) oraz UM w Słupsku (część zachodnia wybrzeża). Inwestycje zlokalizowane na terenie Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego oraz w obrębie wód portowych Gdańska wymagają uzgodnień i pozwoleń wydanych przez Urząd Morski w Gdyni. Do zadań Urzędu Morskiego należy m.in.:

- nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi,
- wyznaczanie dróg morskich, red i kotwicowisk, a także badanie warunków ich żeglowności,
- oznakowanie nawigacyjne na drogach morskich, redach, kotwicowiskach, w morskich portach i przystaniach z wyłączeniem portów (przystani) lub ich części przekazanych innym podmiotom oraz na wybrzeżu, a także sprawy funkcjonowania innych systemów związanych z bezpieczeństwem żeglugi,
- nadzór nad utrzymaniem porządku portowo - żeglugowego na obszarze morskich portów i przystani, torów wodnych, red i kotwicowisk,
- nadzór nad technicznym stanem torów wodnych oraz sprawy pogłębiania i utrzymania w stanie żeglowności torów wodnych, red i kotwicowisk oraz morskich portów i przystani z wyłączeniem portów lub ich części przekazanych innym jednostkom,
- sprawy, budowy, utrzymania i ochrony umocnień brzegowych, wydmy i zalesień ochronnych w pasie technicznym oraz wydawanie zezwoleń i określanie warunków wykorzystywania pasa technicznego dla innych celów,
- uzgadnianie pozwoleń wodno - prawnych dotyczących morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego, pasa technicznego oraz morskich portów i przystani, jak również decyzji w sprawach budownictwa, zmian w zalesieniu, zadrzewieniu, tworzeniu obwodów łowieckich i planów zagospodarowania przestrzennego w pasie ochronnym,

- zatwierdzanie planów i projektów związanych z zagospodarowaniem pasa technicznego, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego,
- sprawy zagospodarowania przestrzennego morskich portów i przystani,
- wydawanie zezwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na morskich wodach wewnętrznych oraz ustanawianie wokół nich stref bezpieczeństwa.

**Tabela 3: Podstawa działania beneficjentów**

lp.	Beneficjent	liczba inwestycji	podstawa prawna
1	Województwo Pomorskie	0	Uchwała Nr 541/XL/02 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Statutu Województwa Pomorskiego.
2	powiat nowodworski	3	Uchwała nr XXIII/159/2012 Rady Powiatu w Nowym Dworze Gdańskim z dnia 29 października 2012 r. w sprawie przyjęcia Statutu Powiatu Nowodworskiego
3	Cedry Wielkie	1	Uchwała Nr IV/32/03 Rady Gminy Cedry Wielkie z dnia 27 stycznia 2003 r. w sprawie Statutu Gminy Cedry Wielkie.
4	Gniew	1	Uchwała Nr II/5/2002 Rady Miejskiej w Gniewie z dnia 28 listopada 2002 r. w sprawie Statutu Gminy Gniew.
5	Kosakowo	1	Uchwała Nr XVII/100/2011 Rady Gminy Kosakowo z dnia 24 listopada 2011 roku w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Kosakowo
6	Kwidzyn (w)	1	Uchwała Nr XLI/251/10 Rady Gminy Kwidzyn z dnia 10 września 2010 r. w sprawie Statutu Gminy Kwidzyn
7	Pruszcz Gdański (w)	1	Uchwała Nr XX/55/2012 RADY Gminy Pruszcz Gdański z dnia 5 lipca 2012 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Pruszcz Gdański
8	Puck	2	Uchwała Nr XLIV/30/02 RADY Gminy Puck z dnia a 29 marca 2002 r. w sprawie określenia statutu sołectwa Gminy Puck
9	Stegna	1	Uchwała Nr XVII/160/2012 Rady Gminy Stegna z dnia 1 marca 2012 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Stegna
10	Władysławowo	2	Uchwała Nr XLI/386/2013 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie: uchwalenia Statutu Miasta Władysławowa
11	Jastarnia(m)	1	Uchwała nr XXVII1672005 Rady Miasta Jastarnia z dnia 29 kwietnia 2005 roku w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Statutu Miasta Jastarnia
12	Krynica Morska(m)	3	Uchwała Nr VIII/83/11 Rady Miejskiej w Krynicy Morskiej z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Miasta Krynica Morska
13	Malbork (m)	2	Uchwała Nr XXIII/194/08 Rady Miasta Malborka z dnia 3 kwietnia 2008 r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Malborka.
14	Nowy Dwór Gdański	2	Uchwała Nr 127/XV/2012 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Gdańskim z dnia 30 marca 2012 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Nowy Dwór Gdański
15	Gdańsk	7	Uchwała Nr LI/1431/10 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 sierpnia 2010 r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Gdańska
16	Puck(m)	1	Uchwała III/1/2002 Rady Miasta Pucka z dnia 30 grudnia 2002 r. w sprawie Statutu Gminy Miasta Puck
17	Sopot(m)	1	Uchwała Nr XI/115/2011 Rady Miasta Sopotu z dnia 9 września 2011 roku w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Sopotu
18	Urząd Morski w Gdyni	1	Zarządzenia nr 13 Ministra infrastruktury z dnia 21 marca 2011 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Morskiemu w Gdyni (Dz. Urz. MI z dnia 29 marca 2011 r.)
Suma		31	

Źródło: Opracowanie własne

W ramach Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” będzie zaangażowanych 15 gmin oraz 1 powiat w roli beneficjentów. Każdy z beneficjentów funkcjonuje na podstawie własnych statutów, których zestawienie zawarte zostało w poprzedniej tabeli.

Drugą grupę beneficjentów stanowią podmioty spoza sektora finansów publicznych. Należą do nich:

- Akademicki Klub Morski w Górkach Zachodnich,
- Spółka Marina Molo Rybackie Sp. z o.o.,
- Jacht Klub im. Conrada w Górkach Zachodnich,
- Jachtklub Morski Neptun w Górkach Zachodnich,
- Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o.
- Nadleśnictwo Elbląg.

**Akademicki Klub Morski w Górkach Zachodnich** jest stowarzyszeniem działającym zgodnie ze Statutem zatwierdzonym na Walnym Zebraniu z dnia 15.04.2011. Do celów Akademickiego Klubu Morskiego zalicza się upowszechnianie kultury fizycznej i sportu; nauka, edukacja, oświata i ekologia w zakresie wychowania morskiego, podtrzymywanie tradycji narodowej, nawiązując do wieloletniej tradycji powstałego w 1932 roku Akademickiego Związku Morskiego; działania na rzecz integracji europejskiej oraz rozwijanie kontaktów i współpracy między organizacjami żeglarskimi. Zgodnie ze statutem, członkami klubu mogą zostać studenci wyższych uczelni, absolwenci wyższych uczelni, pracownicy wyższych uczelni bądź inne osoby za zgodą Zarządu Klubu.

**Spółka Marina Molo Rybackie Sp. z o.o. w Gdyni**-to spółka utworzona w dniu 18 grudnia 2014 roku przez „Dalmor” S.A. w celu realizowania mariny jachtowej w Basenie Prezydenta w ramach inwestycji „Molo Rybackie”. Spółka została wpisana do Rejestru Przedsiębiorców KRS pod nr 0000540698.

**Jacht Klub im. Conrada w Górkach Zachodnich**to klub żeglarski położony na zachodnim brzegu Wisły Śmiałej. Obszar Przystani jachtklubu obejmuje teren portu jachtowego, zaplecza technicznego i administracyjnego. Basen jachtowy wraz z nabrzeżami w kształcie litery U od roku 2011 został podzielony na dwie części, jedna część pozostała we władaniu Jacht Klubu im. Conrada a druga została przejęta przez firmę Delphia Yachts. Na terenie klubu znajduje się budynek klubowy oraz hangary.

**Jachtklub Morski Neptun w Górkach Zachodnich** - jest to stowarzyszenie armatorów prywatnych jachtów żaglowych. Jachtklub Morski Neptun powstał w 1957 roku jako klub przyzakładowy przy Przedsiębiorstwie Robót Czerpalnych i Podwodnych a obecnie jest klubem armatorskim. Przystań żeglarska, przy której zlokalizowany jest Jachtklub znajduje się w basenie położonym pomiędzy południowym krańcem Rozlewiska Wisły Śmiałej a Przesmykiem Pleniewo.

**Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o.** - Koga jest jednoosobową spółką Gminy Miasta Hel. Jednoosobowa Spółka Skarbu Państwa powstała 1 lipca 2007 roku w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Przedsiębiorstwo Usług Portowych „KOGA” w Helu” (do 1998r. pod nazwą „Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „KOGA” w Helu”) i wstąpiła we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było przedsiębiorstwo państwowe. W dniu 3 listopada 2010 roku Minister Skarbu Państwa przekazał 100% udziałów Spółki Gminie Miasta Hel.

**Lasy Państwowe** funkcjonują na podstawie Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach. (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2100). Nie są osobą prawną i nie mogą występować samodzielnie w obrocie cywilnoprawnym, nie wpływa to na ich status z punktu widzenia finansów publicznych, których dotyczy w istocie rozdział 8 ustawy o lasach. Z art. 50 ustawy o lasach wynikają dwie istotne kwestie. Lasy Państwowe, choć pozbawione podmiotowości prawnej, prowadzą działalność na zasadzie samodzielności finansowania. Ponadto finansują swoją działalność z dochodów własnych. Lasy Państwowe są państwową jednostką organizacyjną i reprezentują Skarb Państwa w zakresie zarządzanego mienia. W skład Lasów Państwowych wchodzi następujące jednostki organizacyjne:

- Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych,
- Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych,
- nadleśnictwa,
- inne jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.

Nadleśnictwa są podstawową jednostką gospodarczą i organizacyjną w strukturze Lasów Państwowych. Nadleśnictwa tworzy, łączy, dzieli, likwiduje oraz określa zasięg terytorialny Dyrektor Generalny, na wniosek dyrektora regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych.

Nadleśniczy prowadzi samodzielnie gospodarkę leśną w nadleśnictwie na podstawie planu urządzenia lasu oraz odpowiada za stan lasu. W szczególności nadleśniczy:

- reprezentuje Skarb Państwa w stosunkach cywilnoprawnych, w zakresie swojego działania;
- kieruje nadleśnictwem jako podstawową jednostką organizacyjną Lasów Państwowych;
- bezpośrednio zarządza lasami, gruntami i innymi nieruchomościami Skarbu Państwa, pozostającymi w zarządzie Lasów Państwowych;
- inicjuje, koordynuje oraz nadzoruje działalność pracowników nadleśnictwa;

- ustala organizację nadleśnictwa, w tym podział na leśnictwa zapewniający leśniczym prawidłowe wykonywanie zadań gospodarczych, oraz zatrudnia i zwalnia pracowników nadleśnictwa;
- organizuje ochronę mienia i zwalczanie szkodnictwa leśnego.

### **Podmioty zaangażowane**

Realizacja Przedsięwzięcia z uwagi na swój złożony charakter wymaga zaangażowania dużej liczby podmiotów w okresie przygotowania projektu, jego realizacji i eksploatacji. Oprócz powyżej opisanych beneficjentów będą zaangażowane inne podmioty.

Poniżej została przedstawiona lista podmiotów, które będą miały wpływ na Przedsięwzięcie w okresie przygotowania, realizacji i eksploatacji:

- Samorządy terytorialne (gminy, powiaty, województwo),
- Instytucje ochrony przyrody (m.in. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska),
- Zarządcy wód (m.in. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Urząd Morski),
- Urząd Żeglugi Śródlądowej,
- Wojewódzki Konserwator Zabytków,
- Organizacje pozarządowe zajmujące się promocją turystyki (m.in. Regionalne Organizacje Turystyczne, Lokalne Organizacje Turystyczne),
- Kluby żeglarskie,
- Podmioty obsługujące porty, przystanie i pomosty,
- Podmioty działające w pobliżu szlaków wodnych,
- pozostałe podmioty związane z ruchem żeglarskim.

Na podział administracyjny województwa składają się powiaty i gminy, które realizują działania związane z rozwojem regionalnym. Przy realizacji Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” niezbędna jest współpraca Województwa Pomorskiego z pozostałymi **szczeblami podziału administracyjnego (powiat, gmina)**, które są odpowiedzialne za politykę rozwoju i planowanie na swoim terenie, oraz z innymi województwami np. województwem warmińsko - mazurskim, które brało udział w realizacji projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”.

Realizacja Przedsięwzięcia wymagać będzie uzgodnień z instytucjami takimi, jak **Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej oraz Urząd Morski**. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej (RZGW) jest

jednostką administracji państwowej, która podlega Krajowemu Zarządowi Gospodarki Wodnej. Inwestycje realizowane w ramach przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” zlokalizowane są terenach administrowanych przez RZGW Gdańsk. Do zadań RZGW należy m.in.:

- gospodarowanie mieniem Skarbu Państwa, związanym z gospodarką wodną,
- utrzymywanie śródlądowych wód powierzchniowych lub urządzeń wodnych,
- wykonywanie obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych,
- opracowywanie warunków korzystania z wód regionu wodnego,
- oddawanie w użytkowanie gruntów pokrytych wodami stanowiących własność Skarbu (niezbędnych do prowadzenia przedsięwzięć związanych m.in. energetyką wodną, transportem wodnym, działalnością służącą do uprawiania rekreacji, turystyki, sportów wodnych oraz amatorskiego połowu ryb),
- prowadzenie katastru wodnego dla regionu wodnego,
- wydawanie pozwoleń wodnoprawnych,
- udzielanie na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zwolnień od zakazu lokalizowania nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Istotnymi z punktu widzenia Przedsięwzięcia działaniami należącymi do obowiązków RZGW jest administrowanie wodami płynącymi i urządzeniami hydrotechnicznymi, kontrola gospodarowania wodami i ich ochrona, budowa przepławek, utrzymanie szlaków wodnych, nadzór nad gospodarką rybacką i udzielanie zwolnień z zakazów lokalizowania nowych przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko.

Zadania **Urzędu Morskiego** zostały opisane w punkcie Beneficjenci.

**Urząd Żeglugi Śródlądowej** sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi na wodach śródlądowych. Zakres działań Urzędu obejmuje m.in. przeprowadzanie inspekcji statków, kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących uprawiania żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, kontrolę stanu oznakowania szlaków żeglownych, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów. Urząd żeglugi śródlądowej zajmuje się również weryfikacją ustalonej głębokości tranzytowej na szlakach żeglownych oraz zajmuje się działaniami z zakresu ustanawiania przepisów prawa miejscowego, w którym określone są szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków. Przedstawione w niniejszym dokumencie zadania inwestycyjne znajdują się w zasięgu administracyjnym Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku.

Działania na obszarach chronionych wymagają uzgodnień z właściwymi w danym zakresie jednostkami takimi jak **Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska**. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku jest instytucją, która odpowiada za realizację polityki ochrony środowiska

w zakresie zarządzania ochroną przyrody, w tym obszarami Natura 2000 oraz kontroli procesu inwestycyjnego. Do zadań RDOŚ należy m.in. wydawanie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko, przeprowadzanie ocen oddziaływania przedsięwzięć na środowisko lub udział w tych ocenach, tworzenie i likwidacja form ochrony przyrody oraz wydawanie decyzji na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Przy planowaniu zagospodarowania szlaków wodnych należy uwzględnić również dyrekcje parków krajobrazowych. Parki krajobrazowe są mniej restrykcyjną formą ochrony przyrody od parków narodowych. W województwie pomorskim znajduje się w całości lub częściowo dziewięć parków krajobrazowych, a dwa z nich leżą w obszarze realizacji przedsięwzięcia: Nadmorski PK, PK Mierzeja Wiślana, a w bliskim sąsiedztwie Trójmiejski PK. Instytucją ochrony przyrody w zakresie parków krajobrazowych jest Pomorski Zarząd Parków Krajobrazowych. Przepisy i plany ochrony poszczególnych parków regulują możliwości uprawiania turystyki na ich terenie. Dodatkowe ograniczenia dla zagospodarowania szlaków wprowadzają plany ochrony, opracowywane dla tych obszarów.

**Wojewódzki Konserwator Zabytków**- wykonuje on w imieniu Wojewody zadania i kompetencje Urzędu Ochrony Zabytków, które zostały określone w ustawie oraz odrębnych przepisach. Wszystkie zadania realizowane w ramach Przedsięwzięcia zlokalizowane są na terenie administrowanym przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Do zadań Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków należy m.in. realizacja zadań wynikających z krajowego programu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami, sporządzanie planów finansowania ochrony zabytków i opieki nad zabytkami w ramach przyznanych środków budżetowych, wydawanie decyzji i postanowień administracyjnych (m.in. decyzji o wpisie do rejestru zabytków). Do zadań Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków należy również współpraca z innymi organami administracji publicznej w sprawach ochrony zabytków.

Podmiotami zaangażowanymi w realizację Przedsięwzięcia mogą być również **organizacje turystyczne, stowarzyszenia czy partnerstwa terytorialne**. Są to podmioty, które przyczyniają się do rozwoju i promocji turystyki w województwie pomorskim. Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna (PROT) z siedzibą w Gdańsku ma za zadanie ściśle współpracować z samorządem województwa w zakresie promocji pomorskiej oferty turystycznej, rozwoju produktów turystycznych i systemu informacji turystycznej. Jest to najważniejszy podmiot realizujący promocję turystyczną regionu pomorskiego na rynku krajowym i zagranicznym. Z kolei Lokalne Organizacje Turystyczne (LOT) odpowiadają zakresowi działalności PROT w mniejszej skali (gminy i powiatu). W województwie pomorskim działa kilkanaście LOT-ów. Poza organizacjami na terenie województwa działają Lokalne Grupy Działania (LGD) i Lokalne Grupy Rybackie (LGR). LGD działają na obszarach wiejskich województwa, natomiast LGR na obszarach zależnych od rybactwa. Podmioty te są ważnym elementem wdrażania środków unijnych, np. Europejskiego Funduszu Rybackiego i Europejskiego Funduszu Rolnego.

Do podmiotów zaangażowanych w ramach Przedsięwzięcia zaliczyć można **Kluby żeglarskie**, których celem jest wspieranie rozwoju żeglarstwa, organizowanie imprez żeglarskich,



propagowanie żeglarstwa wśród lokalnej społeczności, dzieci i młodzieży. Działalność klubów żeglarskich może również polegać na promocji żeglarstwa, np. poprzez organizowanie imprez rekreacyjnych i sportowych. Bardzo często przy klubach żeglarskich działają szkółki żeglarskie, których działalność polega na propagowaniu już wśród najmłodszych żeglarstwa i aktywnego wypoczynku, kształcenia młodego pokolenia żeglarzy oraz zachęcania ich do uprawiania sportów wodnych.

Rola **podmiotów obsługujących porty, przystanie i pomosty** w turystyce żeglarskiej jest bardzo ważna pod względem obsługi ruchu turystycznego. Operatorzy oprócz zarządzania powierzoną im infrastrukturą mogą przyczynić się do szerzenia edukacji turystów w zakresie ochrony przyrody, jak i promocji regionu oraz popularyzacji szlaków żeglarskich Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej.

Poza organizacjami, stowarzyszeniami czy partnerstwami terytorialnymi zaangażowanymi w Przedsięwzięcia mogą być **podmioty działające w pobliżu szlaków wodnych**, które również kształtują produkt turystyczny, jakim jest szlak żeglarski. Działalność tych podmiotów zlokalizowanych na terenach objętych Przedsięwzięciem może wpływać na tworzenie nowych miejsc pracy oraz obsługę ruchu turystycznego. Bogata oferta turystyczna wpływa na rozwój regionu oraz promocje regionalnych i lokalnych atrakcji turystycznych. Do podmiotów tych zaliczyć można m.in. firmy czarterowe, Spółkę Pętla Żuławska czy też Związek Miast i Gmin Morskich. Spółka Pętla Żuławska wykonuje zadania o charakterze użyteczności publicznej, zakresem działalności spółki jest utrzymanie portów i przystani stanowiących własność wspólników. Związek Miast i Gmin Morskich zrzesza 32 samorządy nadmorskie, celem stowarzyszenia jest dążenie do gospodarczego i kulturowego rozwoju regionu nadmorskiego i gmin wchodzących w skład związku.

Do pozostałych podmiotów związanych z ruchem żeglarskim zaliczyć można:

- Pomorski Związek Żeglarski, który skupia ponad pięćdziesiąt klubów żeglarskich z terenu całego województwa pomorskiego.
- Pomorski Okręgowy Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego, w skład Związku wchodzi kluby i ośrodki prowadzące kursy, szkolenia i egzaminy na licencje i patenty motorowodne.
- Gdańska Federacja Żeglarska została utworzona z inicjatywy gdańskich klubów żeglarskich, celem Federacji jest zrzeszanie stowarzyszeń oraz innych osób prowadzących działalność związaną z uprawianiem żeglarstwa, w tym w szczególności klubów żeglarskich oraz popieranie rozwoju żeglarstwa we wszystkich jego formach.
- Elbląski Okręgowy Związek Żeglarski zrzesza kluby żeglarskie, a swoim zakresem działania obejmuje powiat elbląski, kwidziński, malborski, nowodworski oraz sztumski.

### 1.3. Lokalizacja i metodologia realizacji dokumentu

#### **Lokalizacja**

Przedsięwzięcie „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” będzie realizowane na terytorium Polski, w granicach administracyjnych województwa pomorskiego. Region ten wyróżnia duża liczba jezior, rzek, lasów oraz terenów zadrzewionych. Na terenie województwa funkcjonuje 123 gmin, ok. 40 nadleśnictw, 2 parki narodowe (Słowiński i Bory Tucholskie), 9 parków krajobrazowych oraz strefy chronionego krajobrazu. Lokalizacje planowane do realizacji zlokalizowane są w niezwykle atrakcyjnych pod względem walorów naturalnych obszarach:

- Delty Wisły,
- Zalewu Wiślanego,
- Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej.

Projekt realizowany będzie na terytorium Polski, na terenie województwa pomorskiego, w obrębie dziewięciu powiatów: puckiego, gdańskiego, nowodworskiego, malborskiego, tczewskiego, kwidzyńskiego, Miasta Gdańska, Sopotu i Gdyni. Projekt ten znajduje się również w ciągu dwóch dróg wodnych, śródlądowych i morskich o znaczeniu międzynarodowym:

- MDW E 40 - prowadzącą z Gdańska w górę Wisły do Warszawy, a dalej Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru,
- MDW E 70 - prowadząca od śluzy Hohensaaten w górę Odry, a dalej Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą do Wisły, następnie 114 km Wisłą w dół (odcinek wspólny z E 40), Nogatem, Zalewem Wiślanym do Kaliningradu,
- MDW E 60 - to przybrzeżna droga wodna przebiegająca od kanału La Manche, wzdłuż południowych wybrzeży Morza Północnego oraz całego Bałtyku, dobrze połączona ujściowymi odcinkami Odry, Wisły i regionami nadmorskimi.

### Rycina 1: Lokalizacja przedsięwzięcia



Źródło: opracowanie własne

Przedsięwzięcie obejmuje teren Żuław, Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej i swoim zasięgiem obejmuje obszar 17 gmin: Cedry Wielkie, Gniew, Kosakowo, Kwidzyn, Nowy Dwór Gdański, Gminę Puck, Stegna, Władysławowo, Krynicę Morską, Miasto Gdańsk, Miasto Gdynia, Miasto Sopot, Miasto Hel, Miasto Jastarnię, Miasto Puck i Miasto Malbork.

Przedsięwzięcie zrealizowane zostanie na wyjątkowym pod względem turystycznym obszarze wodnym, którego oś stanowią szlaki wodne Wisła, Martwa Wisła, Wielka Święta - Tuga, Szarpawa, Wisła Śmiała, Wisła Królewiecka, Motława (kanał na Stępce), Nogat, Zalew Wiślany, Zatoka Pucka i Zatoka Gdańska.

Rycina 2: Lokalizacja zadań zgłoszonych w ramach Przedsięwzięcia



Źródło: „Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej”

## **Metodologia realizacji dokumentu**

Dokumentem wyjściowym do opracowania zakresu Przedsięwzięcia były karty konsultacyjne zgłoszone przez zainteresowane podmioty. Pierwszym etapem realizacji zamówienia było opracowanie dokumentu pn. „Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej”, której załącznik stanowiły Karty Zadań opracowane przez autorów Koncepcji na podstawie kart konsultacyjnych. W ramach przygotowania dokumentów dokonano m.in. wizji lokalnych wszystkich zaproponowanych w kartach konsultacyjnych inwestycji.

**Tabela 4: Działania podjęte w celu wyznaczenia zakresu Przedsięwzięcia na etapie Koncepcji programowo - przestrzennej i Analizy Wykonalności**

Lp.	Działanie	Opis
1	Analiza dostępnej dokumentacji	Analiza dokumentacji przekazanej przez Zamawiającego w tym m.in. „Koncepcji programowo - przestrzennej projektu Pętla Żuławska - Międzynarodowa Droga Wodna E70”, "Studium Wykonalności projektu Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I.
2	Weryfikacja kart konsultacyjnych przekazanych przez beneficjentów	Karty Konsultacyjne, otrzymane od Beneficjentów pozwoliły na określenie zapotrzebowania na danych lokalizacjach oraz stanowiły podstawę do weryfikacji możliwości lokalizacji nowej infrastruktury jak i uzupełnienia istniejącej.
3	Wizje lokalne	Wykonawcy Analizy Wykonalności oraz Wykonawcy Koncepcji programowo - przestrzennej wraz z przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego przeprowadzili wizje lokalne na terenie wszystkich zgłoszonych przez Beneficjentów lokalizacji. W Wizjach lokalnych oprócz Beneficjentów brały udział również inne osoby zainteresowane Przedsięwzięciem, w tym środowisko żeglarskie oraz w zależności od lokalizacji przedstawiciele Urzędu Morskiego lub RZGW. Wizje lokalne umożliwiły szczegółowe przedstawienie zakresów zadania, przekazanie istniejących dokumentacji oraz uzupełnienia dokumentacji fotograficznej.
4	Opracowanie Kart Zadań	Na podstawie Kart Konsultacyjnych oraz wizji lokalnych Wykonawcy Koncepcji programowo - przestrzennej opracowali Karty Zadań. Wykonawcy dokonali ostatecznego określenia zakresów inwestycyjnych dla poszczególnych lokalizacji, które szczegółowo przedstawione zostały w Kartach Zadań
5	Wstępne uzgodnienia z zaangażowanymi podmiotami	Na etapie przygotowania Koncepcji programowo- przestrzennej oraz Analizy Wykonalności, Wykonawcy dokumentacji przeprowadzili spotkania z zaangażowanymi podmiotami tj. Urząd Morski czy RZGW w celu uzgodnienia możliwości realizacji zakładanych przez Beneficjentów zakresów zadań w konkretnych lokalizacjach. Przeprowadzono również spotkania informacyjne i konsultacje telefoniczne/mailowe zKapitanatem Portu Władysławowo,Żeglugą Tczewską, Urzędem Żeglugi Śródlądowej, spółką Pętla Żuławska.
6	Konsultacje społeczne	Wyniki prac nad Koncepcją programowo - przestrzennązostały przedstawione beneficjentom orazpozostałym interesariuszom Przedsięwzięcia, w ramach procesu konsultacji społecznych. Uzyskane w ten sposób informacje posłużyły do uwzględnienia ich w ostatecznej wersji dokumentu.

7	Spotkania subregionalne	Spotkania zorganizowane przez Wykonawcę Analizy Wykonalności miały na celu zaprezentowanie wyników prac nad Koncepcją programowo - przestrzenną oraz wskazanie kolejnych etapów prac nad Analizą Wykonalności. Podczas spotkań subregionalnych została również zaprezentowana „Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”.
---	-------------------------	---

*Źródło: Opracowanie własne*

W wyniku wyżej wymienionych działań określono zakres Przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”. Zakres ten został przedstawiony w kolejnych rozdziałach Analizy Wykonalności.

Istotnym elementem Przedsięwzięcia jest uzupełnienie istniejącej infrastruktury o pełnowartościowe punkty łączące nowo powstałą infrastrukturę z istniejącymi już obiektami. W efekcie realizacji niniejszego Przedsięwzięcia powstanie ponadregionalny, sieciowy produkt turystyczny.

Zakres inwestycyjny dotyczący infrastruktury żeglarskiej obejmuje:

- Budowę i rozbudowę (lub przebudowę) infrastruktury żeglarskiej,
- Budowę i modernizację infrastruktury pomocniczej (mosty zwodzone, pogłębianie torów wodnych itp.),
- Poprawę drożności dróg i torów wodnych,
- Wyposażenie w urządzenia do dystrybucji energii elektrycznej, wody pitnej, odbioru ścieków bytowych z jachtów oraz wód zęzowych,
- Zautomatyzowanie obsługi urządzeń i kontroli dostępu do pomieszczeń, sanitariatów, pryszniców oraz innych urządzeń zaplecza socjalnego,
- Oznakowanie.

Szczegółowy opis poszczególnych elementów infrastruktury żeglarskiej oraz ich standardy techniczne zostały przedstawione w podrozdziale 3.1 Rekomendowany zakres inwestycyjny przedsięwzięcia oraz w Kartach Zadań, które stanowią Załącznik do Koncepcji programowo - przestrzennej.

Zakres zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w ramach Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oprócz przedstawionego zakresu inwestycyjnego infrastruktury żeglarskiej, obejmuje również następujące elementy:

- Działania informacyjno - promocyjne,
- Wyeksponowanie marki.

Przedsięwzięcie „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” swoim zakresem obejmuje działania promocyjne będące zbiorem działań marketingowych

popartych realizacjami w sferze infrastruktury, które promują aktywną formę turystyki, do jakich zaliczamy m.in. żeglarstwo, houseboating, motorowodniactwo, windsurfing, kajakarstwo, żegluga pasażerska. Kampania promocyjna ma przyczynić się do tego, aby marka Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska wyróżniała się na tle innych regionów Polski, Europy i świata. Wspólna promocja i marketing oraz wyeksponowanie unikatowego, sieciowego produktu i oferty turystycznej na obu akwenach, przyczyni się do wzmocnienia pozycji i postrzegania województwa pomorskiego jako silnej destynacji w obszarze żeglarstwa i innych sportów wodnych. Równocześnie z opracowaniem dokumentów Koncepcji programowo - przestrzennej i Analizy Wykonalności na zlecenie UMWP opracowywany został dokument „Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”, który szczegółowo prezentuje koncepcję rozwoju wspomnianych produktów turystycznych.

## 1.4. Cele Przedsięwzięcia

Głównym celem Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” jest:

**Stworzenie sieci portów i przystani żeglarskich, mogących współtworzyć spójną i kompleksową ofertę turystyczną, dającą turystyce wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym.**

Cel główny Przedsięwzięcia jest bezpośrednio związany z celem RPO 2014-2020, PI 6c *Ochrona, promocja i rozwój dziedzictwa kulturowego i naturalnego* jakim jest „Stworzenie kompleksowej, rozpoznawalnej oferty turystycznej opartej na charakterystycznych walorach dziedzictwa kulturowego”.

Cel główny wynika z pozostałych celów Przedsięwzięcia, które można podzielić na cele ogólne i szczegółowe.

Do celów ogólnych zaliczamy:

- wzmocnienie roli turystyki wodnej i poprawa warunków uprawiania sportów wodnych w województwie pomorskim;
- rozwój gospodarki turystycznej Pomorza i aktywizacja gospodarcza poszczególnych miejscowości tworzących sieć portów i przystani żeglarskich, w tym powstanie nowych miejsc pracy i aktywizacja przedsiębiorczości wśród społeczności lokalnych;
- wzmocnienie współpracy partnerskiej pomiędzy instytucjami zainteresowanymi rozwojem turystyki, w szczególności turystyki wodnej.

Do celów szczegółowych Przedsięwzięcia zaliczyć można natomiast:

- rozbudowa i rozwój markowego i zintegrowanego produktu turystycznego charakteryzującego się wysoką konkurencyjnością w kraju i zagranicą;
- rozwój sieci portów i przystani żeglarskich Zatoki Gdańskiej, Zatoki Puckiej, delty Wisły i Zalewu Wiślanego, stanowiącego część krajowego i międzynarodowego systemu szlaków żeglugowych;
- poprawa żeglowności i bezpieczeństwa na akwenach delty Wisły, Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej;
- udostępnienie mieszkańcom i turystom dziedzictwa kulturowego i naturalnego delty Wisły, Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej, ukierunkowanego przy tym ruch



turystyczny na obszarach cennych przyrodniczo zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju;

- poprawa stanu środowiska naturalnego na akwenach Żuław Wiślanych, Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej, w tym zrównoważone wykorzystanie obszarów objętych systemem NATURA 2000;
- przyciągnięcie na Pomorze nowej grupy turystów – żeglarzy oraz osób uprawiających turystykę motorowodną, w tym rodzin z dziećmi (hasueboating), zarówno z rynku krajowego, jak i rynków zagranicznych.

Realizacja niniejszego przedsięwzięcia wynika z konieczności wzmocnienia wizerunku województwa pomorskiego przede wszystkim na turystycznej mapie Polski, ale również na arenie międzynarodowej. Istotne jest również wzmocnienie pozytywnych konotacji inwestycyjnych regionu, w szczególności w branży turystycznej. W niewystarczającym stopniu rozwinięta infrastruktura żeglarska utrudnia rozwój turystyki wodnej, w tym takiej jak żeglarstwo rodzinne, żeglarstwo uprawiane przez osoby starsze czy niepełnosprawne. Konieczność rozwijania istniejących oraz budowania nowych urządzeń infrastruktury turystyki wodnej wynikają również z rosnących wymagań zarówno żeglarzy jak i innych osób zainteresowanych uprawianiem turystyki wodnej. Wymagania te wymuszają wyposażenie obiektów infrastruktury żeglarskiej w odpowiednie urządzenia zagospodarowania turystycznego, które z jednej strony zwiększają standard wypoczynku żeglarzy a z drugiej strony mogą przyczynić się do ochrony walorów turystycznych. Aby sprostać tym wymaganiom, zakłada się wyposażanie lokalizacji w dystrybutor energii elektrycznej, wody pitnej, odbiór ścieków bytowych i wód zęzowych. Należy jednak podkreślić, że przedsięwzięcie zakłada realizację podstawowych elementów zagospodarowania w ramach inwestycji, nie przewymiarowanych i w sposób bezpośredni związanych z obsługą żeglarzy.

Jednym z elementów realizacji przedsięwzięcia jest uzupełnienie istniejącej infrastruktury o lokalizacje łączące sieć Pętli Żuławskiej z portami i przystaniami Zatoki Gdańskiej oraz Warmią (Kanałem Elbląskim i Zalewem Wiślanym). Działania te zwiększą możliwość kształtowania oferty turystycznej. Realizacja inwestycji przedstawionych w niniejszej Analizie Wykonalności przyczyni się do zwiększania ilości miejsc cumowniczych, a tym samym do rozwoju turystyki wodnej i przyciągania na pomorze turystów z całego kraju. Na terenach objętych zadaniami przewiduje się udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, co przyczyni się nie tylko do wzrostu popularności żeglarstwa wśród osób niepełnosprawnych, ale również wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w przystaniach i na nabrzeżach.

Istotnym celem, Przedsięwzięcia jest poprawa żeglowności i bezpieczeństwa. Zostanie ono osiągnięty poprzez poprawę warunków nawigacyjnych oraz likwidację barier dla żeglugi m.in. przebudowę mostów stałych na zwożone, czy oznakowanie szlaków wodnych. Jednym z elementów poprawy bezpieczeństwa jest również zachowanie bezpiecznych odległości pomiędzy przystaniami. Zgodnie z wynikami badań Międzynarodowego Stowarzyszenia Żeglugi PIANIC,

odległość pomiędzy przystaniami nie powinna przekraczać 30 km, taka odległość pozwala na znalezienie miejsca cumowania w okresie czasu nie dłuższym niż 1,5 godziny.

Realizacja niniejszego Przedsięwzięcia wiąże się z korzystnym oddziaływaniem na środowisko, ponieważ realizacja zadań na terenie delty Wisły, Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej, przyczyni się do uzupełnienia braków w istniejącej infrastrukturze żeglarskiej, „kanalizując” ruch żeglarski. Widoczne obecnie braki w infrastrukturze żeglarskiej, w uporządkowaniu akwenów i miejsc postojowych skutkują powstawaniem tzw. turystyki dzikiej, której efektem jest rosnąca antropopresja na środowisko naturalne. Realizacja Przedsięwzięcia, poprzez uzupełnianie infrastruktury żeglarskiej przyczyni się do zmniejszenia tego zjawiska. Zagospodarowanie nowych miejsc przyczyni się nie tylko do ukierunkowania ruchu turystycznego na obszary cenne przyrodniczo ale przyczyni się również do udostępnienia znajdujących się w pobliżu obszarów występowania dziedzictwa kulturowego i naturalnego terenów objętych Przedsięwzięciem.

Jednym z elementów realizacji przedsięwzięcia są działania ukierunkowane na wspólną promocję i marketing, a przez to wykreowanie unikatowego, ponadregionalnego a także międzynarodowego sieciowego produktu turystycznego obejmującego swoim zasięgiem Deltę Wisły, Zalew Wiślany, Zatokę Gdańską i Zatokę Pucką. Działania związane z kreowaniem sieciowego produktu turystycznego przyczynią się do wyeksponowania wyróżnika obszaru objętego Przedsięwzięciem. Działania te przyczynią się do wzmocnienia pozycji województwa pomorskiego jako silnej destynacji w obszarze żeglarstwa i innych sportów wodnych. W ramach realizacji inwestycji uzyskamy kompleksowy i sieciowy produkt turystyczny o zasięgu nie tylko krajowym ale również międzynarodowym.

Należy również pamiętać, iż rozwój oferty turystyki wodnej, w tym rozbudowa i budowa nowych przystani stanowić mogą zachętę dla mieszkańców do podejmowania działalności gospodarczej związanej z turystyką wodną oraz działalności gospodarczych związanych z sektorami około turystycznymi, co w pozytywny sposób wpłynie na liczbę miejsc pracy. Ostatecznymi odbiorcami Przedsięwzięcia są nie tylko żeglarze i turyści, ale również podmioty gospodarcze działające w pobliżu szlaków wodnych, dzięki temu niniejsze Przedsięwzięcie przyczyni się do aktywizacji gospodarczej terenów, na których realizowane będą poszczególne inwestycje w ramach Przedsięwzięcia.

## 1.5. Harmonogram Przedsięwzięcia

W niniejszym rozdziale zaprezentowano harmonogram realizacji Przedsięwzięcia, gdzie pierwsze działania zaplanowano na rok 2015. W ramach fazy przedinwestycyjnej Województwo Pomorskie pełniące rolę inspiratora zrealizowało szereg działań niezbędnych do ubiegania się o dofinansowanie Przedsięwzięcia z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Efektem jest między innymi powstanie następujących dokumentów:

- „Koncepcja programowo - przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej”, październik 2015 r.
- Analiza Wykonalności Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”, październik 2015 r.
- „Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”, październik 2015 r.

Oprócz dokumentacji zrealizowano szereg działań koordynujących i uzgodnień opisanych w podrozdziale 1.3 Lokalizacja i opis Przedsięwzięcia w tabeli pn. Działania podjęte w celu wyznaczenia zakresu Przedsięwzięcia na etapie Koncepcji programowo - przestrzennej i Analizy Wykonalności.

W poniższej tabeli zaprezentowano szczegółowy harmonogram realizacji przedsięwzięcia w formie wykresu Gantta, który dodatkowo został podzielony na etapy i zadania. W każdy z etapów prac uwzględniono kogo on dotyczy (SWP/partnerzy).

Tabela 5: Wykres Gantta

Nr	Etapy/zadania	Czas trwania (liczba miesięcy)	Kwartaly i lata																											
			2015				2016				2017				2018				2019				2020				2021			
			=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-				
1.	<b>Przygotowanie przedsięwzięcia SWP</b>	30																												
1.1.	Powołanie zespołu projektowego	2																												
1.1.1.	Zdefiniowanie zakresów inwestycji oraz zadań	2																												
1.2.	Sporządzenie analizy wykonalności przedsięwzięcia Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej	8																												
1.2.1.	Wyłonienie wykonawcy	2																												
1.2.2.	Sporządzanie i zweryfikowanie kart zadań	5																												
1.2.3.	Koncepcja programowo-przestrzenna	6																												
1.2.4.	Ocena wpływu przedsięwzięcia na środowisko	5																												
1.2.5.	Weryfikacja zadań pod kątem ich realizacji na obszarach prawnie chronionych	5																												
1.2.6.	Spotkania konsultacyjne (w tym terenowe) z partnerami i interesariuszami	5																												
1.2.7.	Wskazanie zadań inwestycyjnych i marketingowych z obszaru Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej	5																												
1.2.8.	Opracowanie dokumentu	5																												
1.3.	Zabezpieczenie środków na fazę przygotowawczą (dokumentacja, lider - zarządzanie)	12																												
1.3.1.	Zabezpieczenie środków w budżetach partnerów projektów	12																												
1.3.2.	Zabezpieczenie środków z innego źródła RPO WP 2014 – 2020	6																												

Nr	Etapy/zadania	Czas trwania (liczba miesięcy)	Kwartaly i lata																							
			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021					
			=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	
1.4.	Opracowanie strategii kreacji marki i oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej	7																								
1.4.1.	Wyłonienie wykonawców	2																								
1.4.2.	Badania strategii marki	6																								
1.4.3.	Sporządzenie dokumentacji	6																								
1.5.	Kampania informacyjno - promocyjna	20																								
1.5.1.	Wyłonienie wykonawców	20																								
1.6	Nadzór merytoryczny przedsięwzięcia nad dokumentacją projektową	27																								
1.6.1.	Monitorowanie postępów prac partnerów projektów (raportowanie)	24																								
1.6.2.	Konsultacje i opiniowanie dokumentacji projektowej partnerów	12																								
1.6.3.	Prowadzenie uzgodnień z kluczowymi interesariuszami (RDOŚ, RZGW, Urząd Morski, zarządcy dróg, Spółka Pętla Żuławska, itp.)	27																								
1.6.4.	Kierowanie przedsięwzięciem (budżetowanie, sporządzenie harmonogramów, planów, analiz, opracowań, itp.)	27																								
1.7	Model i umowa partnerska	2																								
1.7.1	Sporządzenie umowy partnerskiej	2																								
1.7.2	Zawarcie umów partnerskich	2																								
<b>2.</b>	<b>Przygotowanie przedsięwzięcia – partnerzy</b>	24																								
2.1	Umowa partnerska	24																								

Nr	Etapy/zadania	Czas trwania (liczba miesięcy)	Kwartaly i lata																							
			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021					
			=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	
2.1.1	Wyłonienie lidera, określenie partnerów i ich kompetencji/odpowiedzialności w fazie inwestycyjnej i operacyjnej (utrzymanie szlaków)	9																								
2.1.2	Zawarcie umowy partnerskiej	5																								
2.1.3	Zarządzanie projektem (partner wiodący)	24																								
2.2	Sporządzenie studium wykonalności	12																								
2.2.1	Wyłonienie wykonawcy	4																								
2.2.2	Sporządzenie dokumentu	12																								
2.3	Ocena oddziaływania na Środowisko	12																								
2.3.1	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia*	6																								
2.3.2	Złożenie wniosku	2																								
2.3.3	Uzyskanie dokumentu	9																								
2.4	Uzyskanie zaświadczenia NATURA 2000	6																								
2.4.1	Złożenie wniosku	2																								
2.4.2	Uzyskanie dokumentu	2																								
2.5	Sporządzenie raportu z oceny oddziaływania na środowisko	12																								
2.5.1	Wyłonienie wykonawcy	3																								
2.5.2	Sporządzenie dokumentu	9																								

Nr	Etapy/zadania	Czas trwania (liczba miesięcy)	Kwartaly i lata																													
			2015				2016				2017				2018				2019				2020				2021					
			=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-		
2.6	Sporządzenie dokumentacji technicznej	12																														
2.6.1	Wyłonienie wykonawcy	2																														
2.6.2	Sporządzenie dokumentu	8																														
2.7	Uzyskanie pozwolenia/pozwoleń na budowę	12																														
2.7.1	Złożenie wniosku	3																														
2.7.2	Uzyskanie dokumentu	12																														
2.8	Zabezpieczenie środków	15																														
2.8.1	Zabezpieczenie środków w budżetach partnerów projektów	15																														
2.8.2	Zabezpieczenie środków z innego źródła (RPO WP 2014 – 2020)	9																														
2.9	Uzyskanie dofinansowania przez partnerów	9																														
2.9.1	Opracowanie wniosku o dofinansowanie	3																														
2.9.2	Decyzja o otrzymaniu dofinansowania	9																														
<b>3.</b>	<b>Realizacja przedsięwzięcia –partnerzy</b>	29																														
3.1	Realizacja zadań inwestycyjnych	29																														
3.1.1	Wyłonienie wykonawców na realizację zadań	15																														
3.1.2	Wyłonienie inspektorów nadzoru budowlanego	15																														
3.1.3	Przeprowadzenie budowy	29																														

Nr	Etapy/zadania	Czas trwania (liczba miesięcy)	Kwartały i lata																							
			2015			2016			2017			2018			2019			2020			2021					
			=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	-	=	≡	≥	
3.1.4	Przeprowadzenie odbiorów	28																								
3.1.5	Uzyskanie decyzji na użytkowanie	28																								
3.2	Rozliczenie projektów	23																								
3.2.1	Zarządzanie projektami	26																								
3.2.2	Prowadzenie działań informacyjnych upowszechniających produkt turystyczny Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska	29																								
3.2.3	Wniosek o płatność, sprawozdawczość	23																								
4.	<b>Realizacja przedsięwzięcia – SWP</b>	52																								
4.1	Prowadzenie działań informacyjno – promocyjnych marki Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej, w tym innych zadań wynikających z analizy wykonalności	48																								
4.1.1	Wyłonienie wykonawców na realizację działań informacyjno – promocyjnych	6																								
4.1.2	Przeprowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnej	44																								
4.2	Nadzór merytoryczny nad realizacją inwestycyjną przedsięwzięcia	39																								
4.2.1	Monitorowanie postępów prac partnerów projektów (raportowanie)	39																								
4.2.2	Nadzór techniczny nad realizowanymi projektami	39																								
4.2.3	Kierowanie przedsięwzięciem (budżetowanie, sporządzenie harmonogramów, planów, analiz, opracowań, itp.)	39																								
4.3	Audyt	6																								
4.4	Rozliczenie projektu, sprawozdawczość	30																								

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji UMWP



## 2. WYKONALNOŚĆ INSTYTUCJONALNA I PRAWNA



### 2.1. Analiza modeli instytucjonalnych

Realizacja Przedsięwzięcia, ze względu na znaczny poziom złożoności oraz rozpiętości geograficznej, powinna odbywać się w formule partnerskiej. Wymóg realizacji przedsięwzięcia w taki sposób jest również usankcjonowany w „Regionalnym Programie Strategicznym Pomorska Podróż” oraz stanowi jedno z kluczowych kryteriów wyboru projektów RPO WP 2014-2020. Stosownie do treści art. 28a u.z.p.p.r. w celu wspólnej realizacji projektów, w zakresie określonym przez instytucję zarządzającą, mogą być tworzone partnerstwa, przez podmioty wnoszące do projektu zasoby ludzkie, organizacyjne, techniczne lub finansowe, realizujące wspólnie projekt, na warunkach określonych w porozumieniu lub umowie partnerskiej lub na podstawie odrębnych przepisów. Projekt partnerski jest realizowany na podstawie decyzji lub umowy o dofinansowanie zawartej z beneficjentem działającym w imieniu i na rzecz partnerów w zakresie określonym porozumieniem lub umową partnerską. W przypadku projektów partnerskich, porozumienie lub umowa partnerska określa w szczególności zadania partnerów, zasady wspólnego zarządzania projektem oraz sposób przekazywania przez beneficjenta środków finansowych na pokrycie niezbędnych kosztów ponoszonych przez partnerów na realizację zadań w ramach projektu.

Partnerstwo oznacza zaangażowanie we wspólną realizację projektu co najmniej dwóch samodzielnych, niezależnych podmiotów, wymienionych we wniosku o dofinansowanie projektu, których udział jest uzasadniony, konieczny i niezbędny, gdyż może przyczynić się do osiągnięcia celów projektu w wymiarze większym niż przy zaangażowaniu w jego realizację jedynie wnioskodawcy, spowodować synergię albo umożliwić całościowe potraktowanie zagadnienia, którego dotyczy projekt. Przy czym wspólna realizacja projektu polega na wniesieniu przez partnerów do projektu zasobów ludzkich, organizacyjnych, technicznych lub finansowych, stosownych do zakresu wykonywanych zadań.

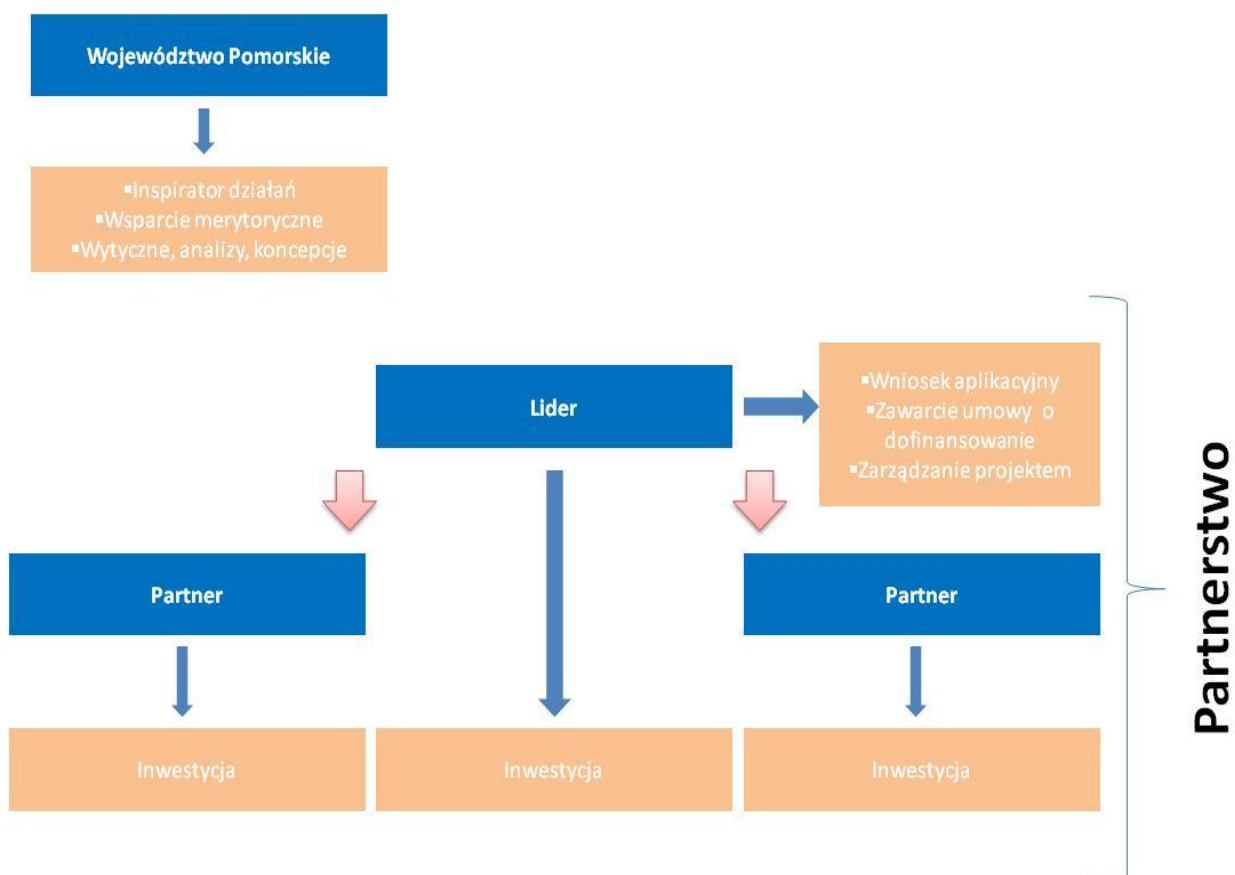
Partnerem w projekcie może być wyłącznie podmiot wymieniony w katalogu beneficjentów danego Działania/Poddziałania wdrażanego w ramach RPO WP 2014-2020. Stosownie do postanowień Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WP 2014-2020 projekty realizowane w ramach przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój ofert turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” uzyska dofinansowanie w ramach oś priorytetowej 8 Konwersja, Działanie 8.4 Wsparcie atrakcyjności walorów dziedzictwa przyrodniczego.

Zgodnie z art. 52 ust. 3 ustawy wdrożeniowej w przypadku projektu partnerskiego umowa o dofinansowanie projektu ze środków EFRR/EFS jest zawierana z partnerem wiodącym, będącym beneficjentem, odpowiedzialnym za przygotowanie i realizację projektu. Jest to tzw.

**scentralizowany model partnerstwa**, w którym tylko partner wiodący ma status beneficjenta i tylko on odpowiada wobec IZ RPO WP/IP za realizację i rozliczenie projektu. Partnerzy współuczestniczą w realizacji projektu i tym samym pełnią rolę podmiotów upoważnionych do ponoszenia wydatków kwalifikowalnych w projekcie<sup>3</sup>.

Ze względu na wyraźne brzmienie Zasad wdrażania RPO WP 2014-2020 jedynym dopuszczalnym modelem partnerstwa jest tzw. model scentralizowany.

**Rycina 3: Model instytucjonalny - na etapie przygotowawczym i inwestycyjnym**



Źródło: Opracowanie własne

Dla sprawnej realizacji projektu niezbędnym będzie wyraźne rozgraniczenie i przyporządkowanie zadań i obowiązków partnerowi wiodącemu i poszczególnym partnerom w celu uniknięcia sporów kompetencyjnych.

Partner wiodący odgrywa kluczową rolę w ramach realizowanego projektu. Zasadnym jest aby był to podmiot posiadający największy potencjał pod względem finansowym, instytucjonalnym

<sup>3</sup> Zasady wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, str. 65.

i organizacyjnym oraz odpowiednie doświadczenie, który tym samym wniesie znaczny wkład w realizację projektu.

Sugerowany podział zadań w ramach poszczególnych partnerstw powinien kształtować się w sposób następujący:

- do wyłącznej właściwości partnera wiodącego należałyby następujące zadania:
  - na etapie planowania:
    - opracowanie wspólnej dokumentacji projektowo-technicznej, uzgodnienia
    - przygotowanie we współpracy i porozumieniu z partnerami, dokumentacji aplikacyjnej;
    - zawarcie umowy o dofinansowanie;
  - na etapie inwestycyjnym:
    - realizacja zadań inwestycyjnych;
    - reprezentowanie partnerów przed instytucją zarządzającą;
    - przedkładanie wniosków o płatność do Instytucji Zarządzającej;
    - koordynację działań partnerstwa na rzecz upowszechniania informacji o nim i jego celów;
    - koordynowanie (w tym monitorowanie i nadzorowanie) prawidłowości działań Partnerów przy realizacji zadań, zawartych w projekcie;
    - prowadzenie rejestru udzielanej w ramach partnerstwa pomocy publicznej na potrzeby monitorowania i kontroli zgodności z zasadami pomocy publicznej;
    - zapewnienie przestrzegania przepisów ustawy prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013r. poz. 907, z późn. zm.);
    - zapewnienie udziału partnerów w podejmowaniu decyzji i realizacji zadań;
    - wsparcie partnerów w realizacji powierzonych zadań;
    - zapewnienie sprawnego systemu komunikacji z partnerami oraz instytucją zarządzającą; zapewnienie prawidłowości operacji finansowych;
    - informowanie Instytucji Zarządzającej o problemach w realizacji projektu;
    - realizacja innych zadań „miękkich” niezastrzeżonych dla innych podmiotów (domniemanie kompetencji i właściwości w ramach partnerstwa);
  - na etapie operacyjnym:
    - monitorowanie wskaźników zadeklarowanych we wniosku o dofinansowanie;
- do wyłącznej właściwości partnerów należałyby następujące zadania:

- na etapie planowania:
  - upoważnienie Lidera do reprezentowania partnera wobec Instytucji Zarządzającej oraz wobec osób trzecich w działaniach związanych z realizacją projektu;
  - przekazywanie Liderowi informacji niezbędnych do poprawnego przygotowania dokumentacji aplikacyjnej;
- na etapie inwestycyjnym:
  - aktywne uczestnictwo i współpraca w działaniach Partnerstwa mających na celu realizację Projektu;
  - realizacja zadań inwestycyjnych przewidzianych dla danego Partnera;
  - stosowanie przyjętego systemu przepływu informacji i komunikacji między Partnerami określonego w umowie;
  - udzielanie na wniosek Lidera informacji i wyjaśnień co do zadań realizowanych w ramach projektu, w terminie i formie umożliwiającej Liderowi wywiązanie się z jego obowiązków względem Instytucji Zarządzającej;
  - poddanie się kontroli w zakresie prawidłowej realizacji zadań w projekcie realizowanej przez Lidera, Instytucję Zarządzającą oraz inne uprawnione do kontroli podmioty;
  - wykorzystanie środków finansowych wyłącznie na realizację zadań przewidzianych w projekcie;
  - uczestniczenie w naradach i spotkaniach zwoływanych przez Lidera;
  - wykorzystywanie materiałów informacyjnych i wzorów dokumentów przekazanych przez partnera wiodącego;
  - prowadzenie wyodrębnionej ewidencji wydatków projektu w sposób przejrzysty zgodnie z zasadami określonymi w RPO WP 2014-2020;
  - wydatkowania środków zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych lub zasadą konkurencyjności na warunkach określonych w umowie o dofinansowanie projektu;
- na etapie operacyjnym:
  - odtwarzanie wykonanych w ramach projektu i zadań partnera środków trwałych i wyposażenia, które uległy zniszczeniu, zużyciu lub uszkodzeniu w okresie trwałości projektu (w przypadku zarządzania infrastrukturą przez partnera);
  - przechowywanie dokumentacji związanej z realizacją projektu;
  - udział we wspólnych działaniach promocyjnych i informacyjnych.

Województwo Pomorskie (jako inspirator przedsięwzięcia) **nie uczestniczy w partnerstwach** jednakże koordynuje Przedsięwzięcie, zapewnia partnerstwu wsparcie merytoryczne, dostarczając m.in. wytycznych, analiz i koncepcji, wspierając wypracowanie i dbałość o wdrożenie wspólnych standardów. Dbą również o odpowiednią jakość merytoryczną i zgodność z założeniami Przedsięwzięcia szczegółowych rozwiązań przygotowanych przez Beneficjentów oraz prowadzi nadzór techniczny.

Do zadań Województwa Pomorskiego powinny także zostać zaliczone zadania dotyczące działań promocyjnych marki „Pętla Żuławska” oraz „Zatoka Gdańska” na poziomie regionalnym. Województwo Pomorskie uczestniczy także we wspólnych działaniach promocyjnych i marketingowych.

Ponadto Województwo Pomorskie jako instytucja zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Pomorskiego 2014-2020, na podstawie art. 9 ust. 2 zobligowane jest m. in. do:

- wyboru projektów do dofinansowania,
- zawierania z wnioskodawcami umów o dofinansowanie projektu lub podejmowanie decyzji o dofinansowaniu projektu;
- zlecenia płatności, o których mowa w art. 188 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, oraz zlecenie wypłaty współfinansowania krajowego z budżetu państwa w ramach krajowego lub regionalnego programu operacyjnego na rzecz beneficjentów,
- zapewnienia aktualności i poprawności danych służących do monitorowania realizacji programu operacyjnego;
- prowadzenia kontroli realizacji programu operacyjnego, w tym weryfikacja prawidłowości wydatków ponoszonych przez beneficjentów - w przypadku krajowego albo regionalnego programu operacyjnego;
- nakładania korekt finansowych;
- odzyskiwania kwot podlegających zwrotowi, w szczególności kwot związanych z nałożeniem korekt finansowych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych albo w umowie o dofinansowanie projektu, albo w decyzji o dofinansowaniu projektu;
- ewaluacji programu operacyjnego;
- monitorowania postępów realizacji programu operacyjnego;
- zapewniania informacji o programie operacyjnym i jego promocja.

Zasadnym jest, aby w ramach poszczególnych partnerstw lider i partnerzy powołali organ niezbędny do zarządzania poszczególnymi projektami na etapie przygotowawczym i inwestycyjnym np.:

Zespół koordynacji projektu (ZKP) - składający się z jednego przedstawiciela partnera wiodącego (sprawującego funkcję przewodniczącego) oraz po jednym przedstawicielu każdego z pozostałych partnerów. Osoby wchodzące w skład ZKP muszą być prawidłowo umocowane do działania przez podmioty, które reprezentują. Zasadnym jest umożliwienie uczestnictwa w pracach ZKP, przedstawicielowi Województwa Pomorskiego z głosem doradczym. Przedstawiciel Województwa Pomorskiego powinien być informowany o każdym posiedzeniu ZKP oraz o agendzie posiedzenia.

Do zadań ZKP należałyby:

- wszystkie sprawy o znaczeniu strategicznym dla realizacji projektu;
- zatwierdzenie planu ratowniczego w przypadku zagrożenia dla wykonania projektu;
- podjęcie decyzji o wypowiedzeniu umowy partnerstwa Partnerowi przedsięwzięcia, w przypadku zaistnienia przesłanek przewidzianych umową partnerstwa;
- zaakceptowanie zmiany w podziale powierzonych zadań w ramach przedsięwzięcia;
- zaakceptowanie zmian w budżecie przedsięwzięcia w szczególności związanej ze zmianą w podziale powierzonych zadań;
- zatwierdzenie modelu zarządzania infrastrukturą.

### **Model zarządzania infrastrukturą**

W przedmiotowej analizie rozważono dwa zasadnicze modele zarządzania infrastrukturą wytworzoną w ramach przedsięwzięcia:

- model, w którym infrastrukturą zarządza spółka celowa (istniejąca lub nowopowołana); spółka świadczyłaby na rzecz swoich udziałowców usługi w ogólnym interesie gospodarczym (zamówienie *in-house*); ze względu na takie założenie, jedynymi udziałowcami spółki mogłyby być podmioty sektora publicznego z wyłączeniem podmiotów prywatnych. W przypadku odpłatnego udostępnienia infrastruktury spółce (obowiązek zapłaty umówionego czynszu za korzystanie z nieruchomości), partner uzyska możliwość odliczenia podatku VAT, co tym samym uczyni go wydatkiem niekwalifikowalnym. Należy zakładać, iż niedopuszczalne jest udostępnienie nieruchomości stanowiących własność jednostek samorządu terytorialnego w formie nieodpłatnego użytkowania gdyż takie działanie byłoby sprzeczne z treścią art. 14 ust. 2 ugn, który zawiera zamknięty katalog podmiotów, na rzecz których nieruchomości stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego mogą być nieodpłatnie obciążane prawami rzeczowymi ograniczonymi (w tym m. in. użytkowaniem). Do przedmiotowego katalogu nie zaliczono spółek komunalnych. Takie stanowisko znajduje potwierdzenie także w uchwale SN z dnia 20 października 2010 r., sygn. akt III CZP 70/10 - *umowa nieodpłatnego obciążenia*

*nieruchomości należącej do gminnego zasobu nieruchomości użytkowaniem na rzecz samorządowej osoby prawnej jest nieważna.*

Za dopuszczalne należy jednakże uznać udostępnienie spółce nieruchomości na podstawie umowy nieodpłatnej, a nie nieodpłatnego prawa rzeczowego ograniczonego. W takiej sytuacji, ze względu na brak możliwości odzyskania podatku VAT byłby on wydatkiem kwalifikowalnym.

Za rozwiązanie dopuszczalne, jednakże niepraktyczne należy uznać przystąpienie przez beneficjentów do istniejącej spółki Pętla Żuławska sp. z o.o. Przystąpienie kolejnych udziałowców łączyłoby się z dalszym skomplikowaniem struktury podmiotowej. Wątpliwości mogłyby pojawić się także co do tego, czy taka spółka kontrolowana przez szereg podmiotów będących jednostkami finansów publicznych będzie miała przymiot podmiotu wewnętrznego w relacji, do którejkolwiek z nich (kontrola nad spółką byłaby jedynie iluzoryczna).

Zarówno istniejąca jak i nowopowołana spółka musiałaby godzić sprzeczne interesy swoich udziałowców.

Istniejąca spółka wydaje się także nie posiadać odpowiedniego zasobu osobowego i technicznego, który pozwoliłby na prawidłowe wykonywania zadań w okresie operacyjnym.

Zasadniczą wadą prezentowanego modelu jest **konieczność powołania nowej spółki celowej**, co łączy się z koniecznością poniesienia dodatkowych wydatków związanych ze znacznym stopniem skomplikowania procedury tworzenia spółki oraz jej dalszym funkcjonowaniem. Należy jednak zaznaczyć, że spółka jako zarządca byłaby gwarantem zachowania jednolitości rozwiązań przyjętych w ramach Przedsięwzięcia strategicznego;

- model, w którym poszczególni beneficjenci sami zarządzają wytworzoną infrastrukturą lub powierzają to zadanie zarządcy wybranemu w oparciu o ustawę prawo zamówień publicznych. Bieżące utrzymanie, dokonywanie niezbędnych napraw i wymiany elementów, odbiór odpadów etc. należałoby do zadań lidera i partnerów (każdy odpowiednio dla infrastruktury, której jest właścicielem). Jak uprzednio wskazano w gestii każdego z członków partnerstwa pozostanie to czy zadanie związane z zarządzaniem infrastrukturą powierzy podmiotowi zewnętrznemu.

Prezentowane rozwiązanie pozwala na redukcję kosztów związanych z koniecznością zapewnienia funkcjonowania spółki w modelu poprzednim. Pozwala także na lepsze dopasowanie się do warunków lokalnych danego partnera zapewniając, im większą swobodę w zakresie wykonywanych zadań. W gestii poszczególnych członków partnerstw pozostaje to czy wytworzoną w ramach przedsięwzięcia infrastrukturę udostępni nieodpłatnie lub za odpłatnością pobieraną od użytkowników końcowych. W przypadku nieodpłatnego udostępnienia infrastruktury mamy do czynienia z tym, iż w projekcie ryzyko

wystąpienia pomocy publicznej będzie nieznaczne a podatek VAT będzie kwalifikowalny (brak sprzedaży opodatkowanej to brak możliwości odzyskania VAT). Rozwiązanie takie przyjęto dla kilku zadań rekomendowanych do Przedsięwzięcia.

**Tabela 6: Porównanie modeli zarządzania infrastrukturą**

	Model ze spółką celową	Model zarządzania indywidualnie przez beneficjentów
<b>Zalety</b>	Tożsamość przyjmowanych rozwiązań w zakresie zarządzania infrastrukturą	Większe zrozumienie potrzeb samego beneficjenta
	Jednolita polityka promocji i marketingu produktu turystycznego	Krótszy czas reakcji w przypadku konieczności dopasowania się do zmieniających się warunków lub preferencji odbiorców końcowych
	Możliwość pobierania opłat od odbiorców końcowych z przeznaczeniem na remonty i utrzymanie infrastruktury	Możliwość korzystania z całego zasobu techniczno-osobowego beneficjenta
	W przypadku pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury od odbiorców końcowych możliwość odzyskania podatku VAT od nakładów inwestycyjnych w przypadku odpłatnego powierzenia infrastruktury spółce.	Możliwość pobierania opłat od odbiorców końcowych z przeznaczeniem na remonty i utrzymanie infrastruktury
<b>Wady</b>		Nie może obejmować podmiotów innych niż jst
	Wątpliwości czy przy znacznym składzie podmiotowym miałyby przymiot tzw. podmiotu wewnętrznego	
	Konieczność subsydiowania spółki w sytuacji gdy jej działalność będzie deficytowa	
	Zbyt długi czas reakcji na potrzeby poszczególnych beneficjentów (udziałowców spółki)	
	Mały zasób techniczno-osobowy	
	Koszty funkcjonowania spółki	
	W przypadku nowej spółki - skomplikowana procedura powoływania	

Źródło: Opracowanie własne



W prezentowanym modelu jak wcześniej wskazano można rozważyć także wybranie wspólnego operatora dla całości realizowanego przedsięwzięcia. Rozwiązanie takie teoretycznie jest możliwe, ale znacznie utrudnione ze względu na realizację przedsięwzięcia przez kategorie podmiotów zobligowanych z obowiązku stosowania ustawy prawo zamówień publicznych jak i podmiotów niestosujących tej regulacji prawnej.

W przypadku podmiotów obowiązanych do stosowania ustawy prawo zamówień publicznych możliwym jest zastosowanie regulacji przewidzianej w art. 16 ustawy prawo zamówień publicznych tj. zamawiający mogą wspólnie przeprowadzić postępowanie i udzielić zamówienia, wyznaczając spośród siebie zamawiającego upoważnionego do przeprowadzenia postępowania i udzielenia zamówienia w ich imieniu i na ich rzecz.

Warunkiem wspólnego przeprowadzenia postępowania i udzielenia zamówienia przez wielu zamawiających jest wyznaczenie spośród nich zamawiającego upoważnionego do przeprowadzenia postępowania i zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego w ich imieniu i na ich rzecz. Zamawiający upoważniony do przeprowadzenia postępowania i udzielenia zamówienia działa jako pełnomocnik pozostałych zamawiających zainteresowanych wspólnym wykonaniem zamówienia, zaciągając zobowiązanie ze skutkiem dla wszystkich. Jeżeli zamawiający zamierzają wspólnie przeprowadzić postępowanie i udzielić zamówienia, jego wartością jest łączna wartość zamówień poszczególnych zamawiających, a to mogłoby skutkować koniecznością stosowania zaostrzonej procedury wyboru wykonawcy, w przypadku przekroczenia tzw. progów unijnych, o których stanowi art. 11 ust. 8 ustawy prawo zamówień publicznych.

Jak wskazano wyżej podmioty nieobowiązane do stosowania ustawy prawo zamówień publicznych musiałyby "z góry" wyrazić zgodę na operatora wybranego przez podmioty stosujące ustawę prawo zamówień publicznych. Takie rozwiązanie łączyłoby się z wyraźnymi problemami organizacyjnymi wynikającymi ze zróżnicowanej sytuacji prawnej poszczególnych kategorii podmiotów.

Jeden operator dla całości przedsięwzięcia musiałyby charakteryzować się znacznym zasobem osobowym i technicznym oraz doświadczeniem w zarządzaniu produktem turystycznym na obszarze całego województwa.

Partner wiodący i pozostali partnerzy na etapie operacyjnym będą w stanie szybciej reagować na zdarzenia takie jak konieczność niezbędnych napraw infrastruktury (element zapewnienia trwałości projektu), możliwość regulowania polityki cenowej w sposób odpowiedni do uwarunkowań lokalnych oraz konieczności sprostania potrzebom osób korzystających z rezultatów projektu.

Poszczególni liderzy, partnerzy indywidualnie zarządzając infrastrukturą będą korzystać z całego posiadanego przez siebie zasobu osobowego i technicznego, którym nie dysponowałaby spółka celowa.

Faktycznym problemem związanym z zarządzaniem infrastrukturą przez poszczególnych partnerów jest możliwość wystąpienia znacznych rozbieżności w zakresie polityki cenowej, standardów obsługi itp.

Koniecznym jest jednak zagwarantowanie tego, aby beneficjenci zapobiegli zbyt dużemu zróżnicowaniu sposobów wykonywania czynności zarządczych w ramach przedsięwzięcia strategicznego.

Zalecane jest na etapie operacyjnym stosowanie mechanizmów koordynujących w postaci spotkań, konsultacji, wymiany doświadczeń i opinii między poszczególnymi partnerami wiodącymi partnerami w ramach przedsięwzięcia strategicznego lub np. w sprawach niewymagających znacznego zaangażowania - wyznaczenie koordynatora.

Zakres zadań i obowiązków, na etapie operacyjnym, podmiotów, zaangażowanych w realizację przedsięwzięcia strategicznego powinien zostać sprecyzowany w umowach dwustronnych obejmujących:

- umowę o współpracy na rzecz realizacji projektu pomiędzy Województwem Pomorskim a partnerem wiodącym;
- umowę o partnerstwie na rzecz realizacji projektu pomiędzy partnerem wiodącym a partnerem;

Przyjęcie na siebie przez poszczególne strony określonych praw i obowiązków na etapie operacyjnym, pozwoli na wyłączenie możliwości stosowania rozwiązań, które byłyby nieakceptowalne dla całości przedsięwzięcia.

Dodatkowego rozważenia wymagają przypadki, w których w ramach danej przystani funkcjonuje podmiot zarządzający (operator). Należy tutaj wskazać następujące sytuacje:

- beneficjentem będzie podmiot, który sam zarządza uprzednio powstałą infrastrukturą w ramach projektu "Pętla Żuławska. Rozwój turystyki wodnej. Etap I". Zachodzi tutaj tożsamość podmiotu będącego beneficjentem oraz podmiotu zarządzającego infrastrukturą. W prezentowanym rozwiązaniu nie zaistnieje ryzyko naruszenia trwałości instytucjonalnej projektu zrealizowanego (tożsamość podmiotów zarządzających);
- uprzednio wytworzoną infrastrukturą zarządza powołana spółka celowa - w tym wypadku rozszerzenie zadań spółki wymagałoby zmiany ewentualnych umów powierzenia (realizacja dodatkowych zadań ); dodatkowo należy wskazać, że zarządzanie nową infrastrukturą przez spółkę celową nie jest rozwiązaniem rekomendowanym w ramach analizy;
- operatorem infrastruktury powstałej w ramach projektu "Pętla Żuławska. Rozwój turystyki wodnej. Etap I" jest podmiot wybrany w otwartej procedurze konkurencyjnej, najczęściej w formule zamówienia publicznego na świadczenie usług; w takim wypadku powierzenie dodatkowych zadań takiemu operatorowi będzie stanowiło rozszerzenie przedmiotu udzielonego zamówienia (w formule np. zamówienia uzupełniającego o ile zaistnieją ku temu przesłanki). Powierzając operowanie nową infrastrukturą w taki sposób (bez

przeprowadzenia uprzedniego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego) beneficjent narazi się na zarzut dotyczący wyboru operatora z pominięciem procedury konkurencyjnej.

W przypadku funkcjonowania zarządcy w postaci Pętli Żuławskiej Sp. z o.o. (dalej Spółka) należy wskazać na możliwość:

- samodzielnego zarządzania przez beneficjenta nowopowstałą infrastrukturą (w części niepowierzonej Spółce) lub dokonać wyboru operatora z zachowaniem jednak, w sytuacji zidentyfikowania dozwolonej pomocy publicznej na infrastrukturę lokalną, wymogu stawianego w art. 56 ust. 4 rozporządzenia 651/2014 - wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej eksploatacji infrastruktury udzielane są na otwartych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasadach, z należytym poszanowaniem obowiązujących zasad udzielania zamówień. W przypadku postużenia się operatorem obok już funkcjonującego może łączyć się ze znacznymi trudnościami organizacyjnymi;
- rozszerzenie zakresu powierzonych zadań Spółki o nowo wybudowaną infrastrukturę, przy założeniu że mamy do czynienia z podmiotem wewnętrznym (zamówienie *in-house*) co jest jednakże ryzykowne ze względu na wymogi wynikające z treści wyżej przywołanego art. 56 ust. 4 rozporządzenia;
- należy dodatkowo zaznaczyć, że Spółka została powołana na okres 6 lat tj. do 07 lutego 2020 r., zatem należy dopuszczać po tym terminie możliwość przyjęcia jednolitych rozwiązań dla całości infrastruktury;

Jeżeli beneficjent uprzednio powierzył określoną infrastrukturę np. dzierżawcy i nie istnieje możliwość funkcjonalnego jej oddzielenia tak aby mógł nią zarządzać sam beneficjent lub wybrany operator zasadnym jest przeprowadzenie inwestycji, następcze wypowiedzenie umowy dzierżawy z aktualnym dzierżawcą oraz przeprowadzenie postępowania konkursowego na wybór nowego dzierżawcy lub operatora. Powierzenie nowopowstałej infrastruktury dotychczasowym dzierżawcom lub operatorom może łączyć się z zarzutem niedozwolonego transferu korzyści na podmiot trzeci tj. bez zachowania reguł konkurencyjnego, otwartego naboru.

Należy wskazać, że w każdej sytuacji przeprowadzenie procedury otwartego naboru - w przypadku np. dzierżawy zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami lub w przypadku zamówienia na usługi zarządzania zgodnie z ustawą prawo zamówień publicznych będzie dla beneficjenta rozwiązaniem bezpiecznym.

Istniejące uwarunkowania powinny być oceniane indywidualnie w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań i przyjętych przez beneficjentów założeń.

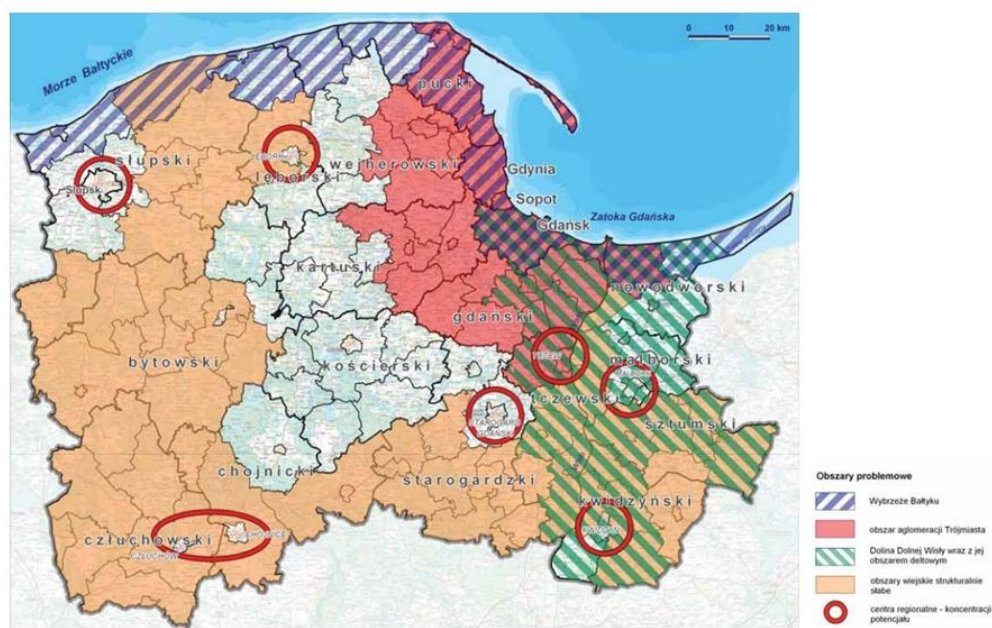
#### **Rekomendacja:**

Modelem rekomendowanym jest zarządzanie infrastrukturą przez każdego z poszczególnych beneficjentów przedsięwzięcia (liderów i partnerów).

## 2.2. Wpływ Projektu na rozwiązanie problemów zidentyfikowanych w PZWP

Poniżej przedstawiono analizę wpływu projektu na rozwiązanie problemów zidentyfikowanych w Planie Zagospodarowania Województwa Pomorskiego (dalej PZWP) na obszarach problemowych oraz ocenę zgodności z planami rozwojowymi wobec tych obszarów.

Rycina 4: Mapa obszarów problemowych



Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2010

W województwie pomorskim zidentyfikowano następujące obszary problemowe:

- wybrzeże Bałtyku,
- obszar aglomeracji Trójmiasta - szczególny obszar problemowy,
- centra regionalne - obszar koncentracji potencjałów,
- Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym,
- obszary wiejskie strukturalnie słabe.

Dla powyżej wskazanych obszarów problemowych zidentyfikowano i zebrano w kolejnej tabeli typy problemów ze wskazaniem zagadnień szczegółowych odnoszących się do danego obszaru, gdzie na potrzeby przedmiotowego opracowania te, które są w sposób bezpośredni związane z przedsięwzięciem.

**Tabela 7: Wpływ realizacji Przedsięwzięcia na rozwiązanie problemów zidentyfikowanych w PZPWP**

Obszar problemowy	Obszar szczegółowy	Typ problemu	Zagadnienia szczegółowe	Wpływ przedsięwzięcia na rozwiązanie problemu	Zgodność z planami rozwojowymi
Wybrzeże Bałtyku	Cały pas gmin nadmorskich	Zagrożenie utratą charakteru krajobrazu kulturowego i tożsamości kulturowej	Propagowany model spędzania czasu zagraża tradycji i poczuciu wspólnoty	Realizacja umożliwi promowanie alternatywnych form spędzania wolnego czasu tj. na łonie przyrody wraz z osobami bliskimi, rodziną skutkując odbudową poczucia wspólnoty.	Przedsięwzięcie jest zgodne z planami rozwojowymi dla rozpatrywanego obszaru.
	Obszary intensywnego rozwoju zagospodarowania i użytkowania turystycznego	Postępująca utrata ładu przestrzennego	Urbanizacja wyprzedzająca rozwój infrastruktury - zwłaszcza komunikacyjnej	Przedsięwzięcia przyczyni się do poprawnego ukształtowania przestrzeni publicznej.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Rozwój komunikacji alternatywnej. Uwzględnienie potrzeb mieszkańców w działaniach podnoszących atrakcyjność turystyczną. Ukierunkowanie turystyki w sposób ograniczający antropopresję. Zapewnienie warunków niezbędnych dla wydłużenia sezonu turystycznego.
		Obniżenie jakości życia stałych mieszkańców	Sezonowy wzrost obciążenia komunikacyjnego dróg nadmorskich i ulic miejskich	Realizacja projektu spowoduje zmniejszenie liczby osób korzystających z samochodów w celach turystycznych i rekreacyjnych; nastąpi odciążenie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej	
		Zagrożenie degradacją cennych i wrażliwych walorów środowiska	Tendencja do nadkoncentracji funkcji turystycznej w obszarach wrażliwych, o szczególnych walorach;	Większa liczba promowanych szlaków zrealizowanych w ramach przedsięwzięcia tworzy alternatywę dla obszarów doznających nadkoncentracji funkcji turystycznej.	
Centra regionalne - koncentracji potencjałów	Malbork	Niski poziom wykorzystania potencjału turystycznego miasta dla rozwoju społeczno-gospodarczego.	niski poziom jakościowy funkcji związanych z rolą miasta jako ośrodka turystycznego o znaczeniu międzynarodowym	Projekt przyczyni się do "umiędzynarodowienia" roli Malborka jako ośrodka turystycznego i wpłynie na ulepszenie infrastruktury turystycznej.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Lokalizacja kluczowych urządzeń rekreacji w strefach nadwodnych miast.
Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym	Cały obszar Doliny Dolnej Wisły	bariery w sferze gospodarczej	wysoki poziom bezrobocia, szczególnie na obszarach wiejskich	Wytworzenie infrastruktury szlaków wpłynie na wzrost ruchu turystycznego, który powinien przełożyć się na wzrost zatrudnienia.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Tworzenie sprzyjających warunków dla promocji historycznych walorów przestrzeni.
			Rozwój innych dziedzin gospodarki utrudniony jest zaniedbaniami infrastrukturalnymi, przejawiającymi się w złym stanie dróg	Budowa infrastruktury będzie służyć również potrzebom mieszkańców.	

Obszar problemowy	Obszar szczegółowy	Typ problemu	Zagadnienia szczegółowe	Wpływ przedsięwzięcia na rozwiązanie problemu	Zgodność z planami rozwojowymi
			szczególnie gminnych, powiatowych i dojazdowych do pól, sieci wodociągowej i elektroenergetycznej (średniego i niskiego napięcia), niskim stopniu skanalizowania wsi, nieuregulowanej gospodarce odpadami, słabo rozwiniętej infrastrukturze turystycznej i rekreacyjnej		
			Mała aktywność mieszkańców w podejmowaniu działalności gospodarczej	Działania inwestycyjne podmiotów publicznych wpłyną na aktywizację mieszkańców.	
Obszary wiejskie strukturalnie słabe	Cały obszar	Niska atrakcyjność osiedleńcza	Niedostateczna dostępność komunikacyjna, zły stan dróg	Zwiększenie dostępności komunikacyjnej, poprawa stanu dróg.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Przy zagospodarowaniu obrzeży zbiorników wodnych i otoczenia parków krajobrazowych dążenie do właściwego ukierunkowania presji masowej turystyki, odciążenia i ochrony najbardziej wrażliwych elementów środowiska. Tworzenie infrastruktury umożliwiającej zrównoważony rozwój turystyki.
	Obszary atrakcyjne turystycznie	zagrożenie bioróżnorodności środowiska; konflikty pomiędzy potrzebą ochrony cennych zasobów przyrodniczych i kulturowych, a gospodarczym wykorzystaniem przestrzeni	Słabe przystosowanie obszarów atrakcyjnych turystycznie, zwłaszcza obrzeży zbiorników wodnych i parków krajobrazowych do wzmożonej presji masowej turystyki.	Polepszenie przystosowania obszarów atrakcyjnych turystycznie, zwiększenie ich dostępności.	
	Obszary położone wzdłuż południowej i wschodniej granicy województw	relatywnie słabe więzi z regionem	Niedostateczne w stosunku do potrzeb nakłady inwestycyjne na terenach „przygranicznych”.	Zwiększenie nakładów inwestycyjnych w południowych i wschodnich obszarach Województwa Pomorskiego.	
Aglomeracja Trójmiasta			Niska sprawność funkcjonowania transportu publicznego i systemu transportowego służącego rozwojowi Trójmiasta	Wytworzenie alternatywy wobec transportu publicznego.	Zamierzenie zgodne z planami rozwojowymi. Stanowi realizację Programu 6 zawartego w PZPWP - Metropolia Sportu i rekreacji.

Źródło: Opracowanie własne

## 2.3. Uwarunkowania prawne realizacji Przedsięwzięcia

### 2.3.1. Własność nieruchomości

W tabeli poniższej wskazano nieruchomości, na których będzie realizowane Przedsięwzięcie Strategiczne wraz z informacją o ich właścicielach.

**Tabela 8 Stan prawny nieruchomości**

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Nr działki	Nr księgi wieczystej	Właściciel
1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	Gmina Cedry Wielkie	56		Skarb Państwa/RZGW
			108/2		Skarb Państwa
			251/1	GD1G/00047388/7	Gmina Cedry Wielkie
2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Gmina Gniew	Działka 5 arkusz mapy 32	GD1T/00035188/0	Skarb Państwa
			Działka 13 arkusz mapy 32		
			Działka 14 arkusz mapy 32	GD1T/00016577/5	Gmina Gniew
			Działka 20 arkusz mapy 13	GD1T/00044541/9	
			Działka 21 arkusz mapy 13	GD1T/00035344/2	Skarb Państwa
			Działka 22/2 arkusz mapy 13	GD1T/00016577/5	Gmina Gniew
3.1	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	Gmina Kosakowo	Działka 50 , obręb Rewa	GD2W/00010919/2	Skarb Państwa (część nieruchomości użyczona Gminie)
			Działka 45/3, obręb Rewa	GD2W/00018437/5	Gmina Kosakowo
4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	Gmina Kwidzyn	320/1	GD1I/00049436/5	ANR
			325	GD1I/00022346/2	Gmina Kwidzyn
5.1	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Miasta Gdańsk	Obr. 143, dz. 131	GD1G/00192514/1	Skarb Państwa
			Obr. 143, dz. 148/2	GD1G/00207482/6	
			Obr. 143, dz. 148/3	GD1G/00218734/8	
			Obr. 143, dz. 149/1	GD1G/00265531/9	
			Obr. 143, dz. 149/3	GD1G/00261679/0	

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Nr działki	Nr księgi wieczystej	Właściciel
5.2	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	Gmina Miasta Gdańska	Obr. 140, dz. 406	GD1G/00218731/7	Skarb Państwa/RZGW
			Obr. 140, dz. 117/9	GD1G/00014437/6	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 140, dz. 117/11	GD1G/00101406/7	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 140, dz. 117/13	GD1G/00014437/6	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 140, dz. 194/1	GD1G/00019357/6	Zgromadzenie Księżych Misjonarzy Saletynów
			Obr. 140, dz. 197	GD1G/00017364/4	właściciele prywatni
			Obr. 140, dz. 198/15	GD1G/00045989/6	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 140, dz. 413/1	GD1G/00065910/8	Województwo Pomorskie
			Obręb Wiślinka działki nr: 88/12, 88/21, 86, 83, 599, 81, 35, 34, 93, 62, 85		Gmina Pruszcz Gdański
5.3	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Miasta Gdańska	Obr. 140, dz. 406	GD1G/00218731/7	Skarb Państwa/RZGW
			Obr. 140, dz. 12/5	GD1G/00015728/0;	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 140, dz. 12/6		
			Obr. 140, dz. 12/8		
			Obr. 140, dz. 12/40		
5.4	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	Gmina Miasta Gdańska	Obr. 139, dz. 5/5	GD1G/00270871/2	Skarb Państwa/Urząd Morski w Gdyni
			Obr. 139, dz. 5/3	GD1G/00195115/5	Skarb Państwa
			Obr. 139, dz. 73	GD1G/00056421/7	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 139, dz. 74	GD1G/00200293/5	Skarb Państwa
			Obr. 139, dz. 72	GD1G/00056421/7	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 139, dz. 29	GD1G/00056421/7	Gmina Miasta Gdańska



Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Nr działki	Nr księgi wieczystej	Właściciel
5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Miasta Gdańska	Obr. 142, dz. 243/2	GD1G/00048465/8	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 142, dz. 243/3		
			Obr. 142, dz. 241	GD1G/00034003/1	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 142, dz. 242		
			Obr. 142, dz. 231	GD1G/00056634/3	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 142, dz. 244/2	GD1G/00050876/9	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 142, dz. 4	GD1G/00218734/8	Skarb Państwa/RZGW
			Obr. 142, dz. 240/3	GD1G/00019028/1	
			Obr. 142, dz. 240/4	GD1G/00218734/8	
5.6	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego	Gmina Miasta Gdańska	Obr. 99, dz. 14	GD1G/00045962/1	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 99, dz. 15/1	GD1G/00032146/1	Skarb Państwa
			Obr. 99, dz. 12/3	GD1G/00047879/6	Gmina Miasta Gdańska
			Obr. 99, dz. 13/1	GD1G/00045962/1	
			Obr. 100, dz. 17/7	GD1G/00031797/2;	
			Obr. 100, dz. 17/8		
			Obr. 100, dz. 17/9		
5.7	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	Gmina Miasta Gdańska	Obr.273, dz. 22/26	GD1G/00065100/7	Gmina Miasta Gdańska/MOSiR
			Obr.273, dz. 22/25		
			Obr.273, dz. 14/13	GD1G/00241169/6	Skarb Państwa
			Obr.273, dz. 22/9		
			Obr.272, dz. 1/2	GD1G/00270893/2	Skarb Państwa
			Obr.272, dz. 25/15	GD1G/00104102/7	Gmina Miasta Gdańska
			Obr.273, dz. 22/16	GD1G/00031783/1	Skarb Państwa

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Nr działki	Nr księgi wieczystej	Właściciel
6.1	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	Jacht Klub im. Conrada	14/18, 14/19, 14/20	GD1G/00085741/8	Skarb Państwa/ użytkownik wieczysty Jacht Klub im. Conrada
7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego	Akademicki Klub Morski	14/12, 22/15, 22/14, Obręb 273S Gdańsk	GD1G/00195458/1	Skarb Państwa/ użytkownik wieczysty Akademicki Klub Morski Akademickiego Związku Sportowego w Gdańsku
8.1	Wiślina - rozbudowa przystani żeglarskiej	Gmina Pruszcz Gdański	dz. Nr. 5, obręb Wiślina 0018		Skarb Państwa/RZGW
			dz. Nr. 4/1, obręb Wiślina 0018		Gmina Pruszcz Gdański
			dz. Nr. 2/1, obręb Wiślina 0018		Gmina Pruszcz Gdański
9.1	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański	dz. nr 390/2	GD2M/00002061/5	Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański
			działka 389, obręb 2	KW GD2M/00057960/7	Skarb Państwa, w trwałym zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku
			dz. 156		Skarb Państwa, w trwałym zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku
9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański	445/1, obręb 2	GD2M/00054416/8	Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański
			389, obręb 2	GD2M/00057960/7	Skarb Państwa/RZGW
10.1	Ostonino - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Gmina Puck	4/32, 187, 4/35, 4/33	17046	Gmina Puck
			dz. 1/2		Skarb Państwa
10.1.	Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Gmina Puck	177/3, 167/1, 167/9		Skarb Państwa

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Nr działki	Nr księgi wieczystej	Właściciel
11.1	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	Gmina Stegna	406	GD2M/00059004/2	Gmina Stegna
			126		
			413		Skarb Państwa
12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Władysławowo	596 obręb 005	12875	Gmina Władysławowo
			601 obręb 005	524	
			619 obręb 005	524	Osoba prywatna
			620 obręb 005	524	Gmina Władysławowo
			621/1 obręb 005	GD2W/00050494/8	Osoba prywatna
			624/2 obręb 005	15875	Gmina Władysławowo
12.2	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	Gmina Władysławowo	Teren pod pomostem pływającym nie ma wyodrębnionej działki; teren jest własnością Skarbu Państwa - morski obszar Zatoki Puckiej w zarządzie Urzędu Morskiego w Gdyni;		
13.1	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru	Miasto Krynica Morska	602/7, 602/8, 602/10	GD2M/00046685/5	Miasto Krynica Morska
13.2	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi	Miasto Krynica Morska	593	GD2M/00042657/2	Miasto Krynica Morska
			682/1	GD2M/00059221/9	
			602/13	GD2M/00046685/5	
13.3	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	Miasto Krynica Morska	593	GD2M/00042657/2	Miasto Krynica Morska
			682/1	GD2M/00059221/9	
			602/13	GD2M/00046685/5	
13.4	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	Miasto Krynica Morska	29/4	GD2M/00058239/1	Skarb Państwa

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Nr działki	Nr księgi wieczystej	Właściciel
14.1	Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o.	573/40	GD2W/00025334/5	Skarb Państwa/ beneficjent jest użytkownikiem wieczystym
15.1	Puck - budowa portu jachtowego	Miasto Puck	199/3	GD2W/00048121/6	Skarb Państwa
			202/13, 201/14, 179/1, 201/1, 201/5, 202/5, 202/14	GD2W/00021230/8	Gmina Miasta Puck
			201/7, 202/11, 202/12, 205	GD2W/00045582/4	
			199/4	GD2W/00048121/6	Skarb Państwa
			239	Bez oznaczenia	Skarb Państwa
			179/4, 179/5	48557	Gmina Miasta Puck
			201/6, 201/8	GD2W/00025582/4	
240		Skarb Państwa			
16.1	Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej	Miasto Sopot	16.1a - grunt pokryty morskimi wodami Zatoki Gdańskiej 16.1b - grunt pokryty morskimi wodami Zatoki Gdańskiej; 3/7, 1/1 16.1c - 23/1		Skarb Państwa/ Gmina Miasta Sopot
17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	Miasto Jastarnia	88/32, 88/34, 88/227	GD2W/00043733/4	Skarb Państwa
			88/28	GD2W/00056293/1	
18.1	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnożony	Powiat Nowodworski	54		Skarb Państwa/RZGW
			33,77		Powiat Nowodworski
18.2	Tujsk - remont mostu zwodzonego	Powiat Nowodworski	292, 1/3		Skarb Państwa/RZGW
			57/4, 236		Powiat Nowodworski
18.3	Rybina - remont mostu kolejowego	Powiat Nowodworski	1, 288/4	GD2M/00057961/4	Skarb Państwa/RZGW
			11	GD2M/00000060/4	Gmina Stegna
			12	GD2M/00057915/7	Skarb Państwa
			118	GD2M/00044396/8	Powiat Nowodworski

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Nr działki	Nr księgi wieczystej	Właściciel
19.1	Malbork - budowa przystani dla houseboatów	Miasto Malbork	1	GD1M 00026107/7	Skarb Państwa
			120/1	GD1M 00005561/4	Miasto Malbork
19.2	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	Miasto Malbork	1	GD1M 00026107/7	Skarb Państwa
			120/2	GD1M 00005561/4	Miasto Malbork
20.1	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	Jachtklub Morski Neptun	25/12		
21.1	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	Nadleśnictwo Elbląg	171/8, 757		Skarb Państwa/ Nadleśnictwo Elbląg
22.1	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	Marina Molo Rybackie Sp. z o.o.	68/1	GD1Y/00102407/6	Skarb Państwa/ w dzierżawie Dalmor S.A.

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Beneficjentów*

Przedsięwzięcie strategiczne będzie w całości realizowane na nieruchomościach położonych w granicach Województwa Pomorskiego. Stosownie do informacji wynikających z kart projektowych, w większości wypadków beneficjenci dysponują niezbędnymi nieruchomościami na cele budowlane. Beneficjenci, którym nie przysługuje żaden tytuł prawny do nieruchomości będą zobligowani do uzyskania tytułu prawnego, który pozwoli na wykazanie dysponowania nieruchomością na cele budowlane oraz pozwoli na zapewnienie trwałości projektu, stosownie do wymogów art. 71 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. (tzw. rozporządzenie ogólne w sprawie funduszy).

### 2.3.2. Pomoc publiczna w przedsięwzięciu

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

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

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

Należy wskazać, iż ze względu na treść orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych T-443/08 i T-455/08 Freistaat Sachsen, Flughafen Leipzig/Halle i in. przeciwko Komisji z 2011 roku niezmiernie trudnym będzie wykazanie, iż w projektach infrastrukturalnych (a z takim wszakże mamy tutaj do czynienia) nie występuje pomoc publiczna. Zasadniczą tezą przytoczonego orzeczenia jest to, iż budowa infrastruktury, która wykorzystywana będzie do celów gospodarczych sama w sobie stanowi też działalność gospodarczą, tym samym zaś stosują się do niej zasady pomocy państwa.

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

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

Stosownie do brzmienia Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych RPO WP 2014-2020 dla działania 8.4, w przypadku wystąpienia pomocy publicznej wsparcie udzielane będzie na podstawie:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. z 2015 r. poz. 1208), wydanego w oparciu o art. 56 rozporządzenia KE nr 651/2014 z dnia 17.06.2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE L 187 z 26.06.2014),  
lub
- jako pomoc *de minimis* na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 marca 2015 r. w sprawie udzielania pomocy *de minimis* w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014–2020 (Dz. U. z 2015 r. poz. 488) wydanego

w oparciu o rozporządzenie KE nr 1407/2013 z dnia 18.12.2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. U. UE L 352 z 24.12.2013).

Ważne dla Przedsięwzięcia jest rozporządzenie w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020. Stosownie do jego postanowień (odczytywanych łącznie z treścią rozporządzenia 651/2014):

- pomoc ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego województwa objętego regionalnym programem operacyjnym na lata 2014-2020 i jest udzielana na budowę lub modernizację lokalnej infrastruktury;
- udostępnienie infrastruktury zainteresowanym użytkownikom opiera się o otwarte, przejrzyste, niedyskryminujące zasady;
- ceny pobierane za użytkowanie infrastruktury odpowiadają cenie rynkowej;
- wszelkie formy powierzenia osobie trzeciej eksploatacji infrastruktury udzielane są na otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących zasadach, z należyтым poszanowaniem zasad udzielania zamówień;
- za koszty kwalifikowalne uznaje się koszty inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne i prawne;
- kwota pomocy nie może przekroczyć różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji. Zysk operacyjny<sup>4</sup> odlicza się kosztów kwalifikowalnych *ex ante*, na podstawie prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania. Należy jednakże zaznaczyć, iż poziom dofinansowania nie może przekroczyć maksymalnego poziomu przewidzianego w RPO WP 2014-2020 dla działania 8.4 tj. 85% wydatków kwalifikowalnych na poziomie projektu;
- konieczne jest złożenie wniosku przed rozpoczęciem prac. Za rozpoczęcie prac rozumie się rozpoczęcie robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń lub inne zobowiązanie, które sprawia, że inwestycja staje się nieodwracalna, zależnie od tego, co nastąpi najpierw. Zakupu gruntów ani prac przygotowawczych, takich jak uzyskanie zezwoleń i przeprowadzenie studiów wykonalności, nie uznaje się za rozpoczęcie prac. Tak więc zasadniczo wydatki (poza takimi kategoriami, jak zakup gruntów czy prace przygotowawcze) muszą być ponoszone po dniu złożenia wniosku. Kwalifikowalność wydatków poniesionych przed złożeniem wniosku należy traktować jako wyjątek.

---

<sup>4</sup> Zysk operacyjny - oznacza różnicę między zdyskontowanymi dochodami a zdyskontowanymi kosztami operacyjnymi w danym cyklu życia inwestycji, gdy różnica ta jest wartością dodatnią. Koszty operacyjne obejmują koszty, takie jak koszty personelu, materiałów, zakontraktowanych usług, komunikacji, energii, konserwacji, czynszu, administracji, lecz nie uwzględniają, do celów niniejszego rozporządzenia, kosztów amortyzacji i kosztów finansowania, jeśli zostały one objęte zakresem pomocy inwestycyjnej

**Tabela 9: Występowanie pomocy publicznej w poszczególnych zadaniach**

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Występowanie pomocy publicznej
1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	Gmina Cedry Wielkie	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Gmina Gniew	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
3.1	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	Gmina Kosakowo	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	Gmina Kwidzyn	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
5.1	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Miasta Gdańsk	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
5.2	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	Gmina Miasta Gdańska	Zadanie dotyczy wytworzenia ogólnodostępnej infrastruktury drogowej, za korzystanie z której nie będzie pobierana żadna opłata, a zatem działalność nie będzie miała charakter działalności gospodarczej. Nie wystąpi pomoc publiczna.
5.3	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Miasta Gdańska	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
5.4	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	Gmina Miasta Gdańska	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Miasta Gdańska	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.



Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Występowanie pomocy publicznej
5.6	Kanał Na Sępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego	Gmina Miasta Gdańska	<p>W zakresie dotyczącym przebudowy mostu - zadanie dotyczy ogólnodostępnej infrastruktury drogowej, za korzystanie z której nie będzie pobierana żadna opłata, a zatem działalność nie będzie miała charakter działalności gospodarczej.</p> <p>Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.</p>
5.7	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	Gmina Miasta Gdańska	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
6.1	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	Jacht Klub im. Conrada	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego	Akademicki Klub Morski	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
8.1	Wiślina - rozbudowa przystani żeglarskiej	Gmina Pruszcz Gdański	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
9.1	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański	Zadanie dotyczy wytworzenia ogólnodostępnej infrastruktury drogowej, za korzystanie z której nie będzie pobierana żadna opłata, a zatem działalność nie będzie miała charakter działalności gospodarczej. Nie wystąpi pomoc publiczna.
9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
10.1 a	Oslonino- rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Gmina Puck	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Występowanie pomocy publicznej
10.1 b	Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Gmina Puck	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
11.1	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	Gmina Stegna	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	Gmina Władysławowo	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
12.2	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	Gmina Władysławowo	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
13.1	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru	Miasto Krynica Morska	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
13.2	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi	Miasto Krynica Morska	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
13.3	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	Miasto Krynica Morska	<p>W zakresie w jakim zadanie będzie obejmowało rozbudowę portu jachtowego, a beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych należy zakładać, że nastąpi przysporzenie na rzecz beneficjenta, stanowiące pomoc publiczną dopuszczalną z zastosowaniem rozporządzenie 651/2014.</p> <p>W zakresie w jakim zadanie dotyczy wytworzenia ogólnodostępnej infrastruktury drogowej, za korzystanie z której nie będzie pobierana żadna opłata, a zatem działalność nie będzie miała charakter działalności gospodarczej. Nie wystąpi pomoc publiczna.</p>
13.4	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	Miasto Krynica Morska	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Występowanie pomocy publicznej
14.1	Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o.	Beneficjentem będzie podmiot prowadzący działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów krajowych (spółka z o.o.). Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
15.1	Puck - budowa portu jachtowego	Miasto Puck	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
16.1	Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej	Miasto Sopot	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	Miasto Jastarnia	W zakresie w jakim zadanie będzie obejmowało rozbudowę portu jachtowego, a beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych należy zakładać, że nastąpi przysporzenie na rzecz beneficjenta, stanowiące pomoc publiczną dopuszczalną z zastosowaniem rozporządzenie 651/2014.
18.1	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	Powiat Nowodworski	Zadanie dotyczy wytworzenia ogólnodostępnej infrastruktury drogowej, za korzystanie z której nie będzie pobierana żadna opłata, a zatem działalność nie będzie miała charakter działalności gospodarczej. Nie wystąpi pomoc publiczna.
18.2	Tujsk - remont mostu zwodzonego	Powiat Nowodworski	Zadanie dotyczy wytworzenia ogólnodostępnej infrastruktury drogowej, za korzystanie z której nie będzie pobierana żadna opłata, a zatem działalność nie będzie miała charakter działalności gospodarczej. Nie wystąpi pomoc publiczna.
18.3	Rybina - remont mostu kolejowego	Powiat Nowodworski	Zadanie dotyczy wytworzenia ogólnodostępnej infrastruktury drogowej, za korzystanie z której nie będzie pobierana żadna opłata, a zatem działalność nie będzie miała charakter działalności gospodarczej. Nie wystąpi pomoc publiczna.
19.1	Malbork - budowa pomostu cumowniczego dla houseboatów	Miasto Malbork	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.
19.2	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	Miasto Malbork	Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.

Nr zadania	Nazwa karty zadania	Beneficjent	Występowanie pomocy publicznej
20.1	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	Jachtklub Morski Neptun	Wytworzona infrastruktura będzie udostępniana nieodpłatnie na zasadach równości i niedyskryminacji. Brak pomocy publicznej.
21.1	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	Nadleśnictwo Elbląg	Wytworzona infrastruktura będzie udostępniana nieodpłatnie na zasadach równości i niedyskryminacji. Brak pomocy publicznej.
22.1	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	Marina Molo Rybackie Sp. z o.o.	<p>Przyjęto założenie, że beneficjent będzie pobierał opłaty od użytkowników końcowych z tytułu użytkowanej infrastruktury oraz udzielone wsparcie grozi zakłóceniem konkurencji oraz może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zasadne jest zastosowanie wyłączenia przewidzianego w rozporządzeniu 651/2014.</p> <p>Beneficjent jest spółką prawa handlowego, co tym bardziej potwierdza jego status jako podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą.</p>

Źródło: opracowanie własne

Należy zaznaczyć, iż pomoc inwestycyjna na infrastrukturę lokalną to inny rodzaj pomocy niż pomoc regionalna, a zatem **nie znajdują do niej zastosowania progi maksymalnej intensywności pomocy regionalnej** przewidziane w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie ustalenia mapy pomocy regionalnej na lata 2014-2020 (Dz. U. z 2014 r. poz. 878). Przyjęcie założenia, że projekt objęty jest zasadami dotyczącymi pomocy publicznej, jednakże dopuszczalnej w oparciu o rozporządzenie 651/2014, pozwala na przyjęcie dopuszczalności pobierania opłat od użytkowników końcowych przez samych beneficjentów, nie powodując przy tym znacznego zmniejszenia poziomu możliwego dofinansowania ze środków RPO WP 2014-2020.

**Rekomendowanym rozwiązaniem jest przyjęcie przez beneficjentów modelu uwzględniającego występowanie dozwolonej pomocy publicznej w postaci pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną.**

Przyjęcie takiego założenia pozwala na:

- pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury od użytkowników końcowych bezpośrednio przez beneficjentów pomocy;
- uniknięcie zarzutu, że udzielone dofinansowanie ze środków RPO WP 2014-2020 stanowi niedozwoloną pomoc publiczną;
- w przypadku beneficjentów będących podatnikami VAT czynnymi możliwym będzie odzyskanie podatku VAT od nakładów inwestycyjnych służących wykonywaniu czynności opodatkowanych.

### 2.3.3. Wybór partnerów z sektora finansów publicznych

Wybór partnera zaliczanego do sektora finansów publicznych nie wymaga zastosowania procedury konkurencyjnej. W ramach sektora finansów publicznych partnerstwa zawierane są na podstawie porozumień. Sposób wyboru partnerów należących do sektora finansów publicznych, przez beneficjenta, będącego jednostką samorządu terytorialnego (jst) lub innym podmiotem publicznym, stanowi zgodną decyzję organów lub władz beneficjenta i partnerów, które podejmują porozumienie o zawarciu partnerstwa.

Partnerstwo zawierane pomiędzy jst na podstawie ustaw ustrojowych wymaga podjęcia uchwał właściwych organów stanowiących gmin, powiatów lub województw, co do zasady, przed zawarciem porozumień.

Podstawą prawną tworzenia partnerstw przez jednostki sektora finansów publicznych są przepisy ustrojowe, regulujące ich status i zasady działania, tj.:

- art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 594, ze zm.), zgodnie z którym gmina może realizować zadania publiczne w drodze współdziałania pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego;
- art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 595, ze zm.), zgodnie z którym powiat może zawierać porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych z lokalnymi jst, a także z województwem, na którego obszarze znajduje się terytorium powiatu.

Jak wynika z przytoczonych zapisów, ustawa o samorządzie powiatowym nie przewiduje porozumień w celu współpracy, która nie polegałaby na powierzeniu zadań. Podstaw prawnych do zawarcia takich porozumień należy więc szukać w innych ustawach, np. w ustawie wdrożeniowej.

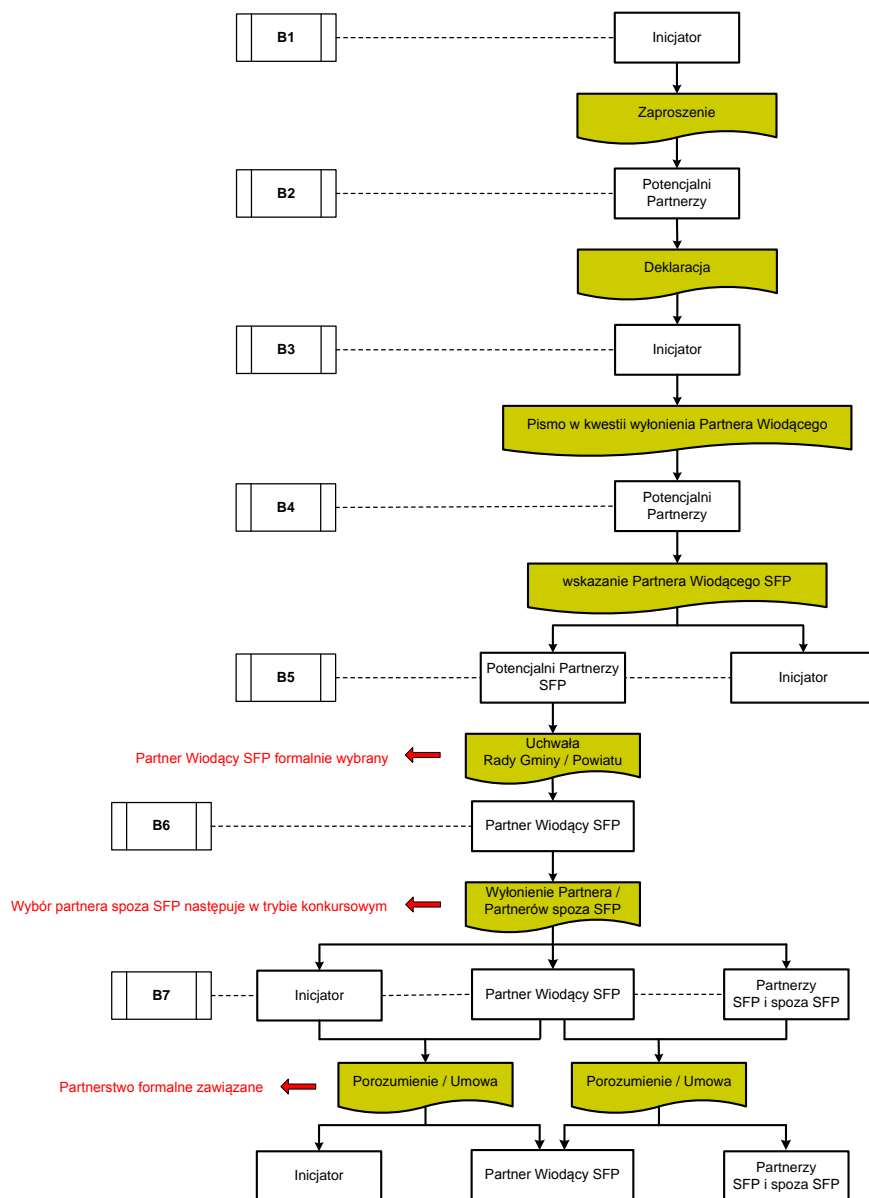
Pod pojęciem zadań należy rozumieć jedynie „zadania twarde” np. realizacja zamierzeń infrastrukturalnych. Jeżeli partnerzy planują w ramach przedsięwzięcia przekazanie zadań własnych (np. zlecenie przeprowadzenia zamówienia publicznego na wykonanie robót), na podstawie zawartego porozumienia / umowy, to zgodnie z obowiązującym prawem, zobowiązani są do jego opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Partnerstwo zawierane pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego na podstawie ustaw ustrojowych, wymaga podjęcia uchwał właściwych organów stanowiących gmin jeszcze przed zawarciem porozumień. W przypadku powiatów, przytoczony zapis obowiązuje pod warunkiem konieczności wydzielenia na ten cel majątku:

- art. 18 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 594, ze zm.), zgodnie z którym do wyłącznej właściwości rady gminy należy m.in. podejmowanie uchwał w sprawach współdziałania z innymi gminami oraz wydzielenie na ten cel odpowiedniego majątku;

- art. 12 ust. 8 pkt h ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 595, ze zm.), zgodnie z którym do wyłącznej właściwości rady powiatu należy podejmowanie uchwał w sprawach majątkowych powiatu dotyczących współdziałania z innymi powiatami i z gminami, jeżeli związane jest to z koniecznością wydzielenia majątku<sup>5</sup>.

**Rycina 5 Wybór partnerów do projektu oraz wyłonienie partnera wiodącego - jednostka sektora finansów publicznych.<sup>6</sup>**



Źródło: UMWP DIF Przykładowe modele partnerstwa w ramach przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” Listopad 2015 r.

<sup>5</sup> UMWP DIF Przykładowe modele partnerstwa w ramach przedsięwzięcia strategicznego "Rozwój oferty turystyki w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej" Listopad 2015 r.

<sup>6</sup> Inicjator - należy przez to rozumieć Samorząd Województwa Pomorskiego, którego obsługę w zakresie realizacji Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej Pomorska Podróż zapewnia Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego poprzez właściwe departamenty.

**Tabela 10 Wybór partnerów do projektu oraz wyłonienie Partnera Wiodącego - jednostka sektora finansów publicznych**

L.p.	Wykonawca	Czynności	Produkt	Odbiorca Produktu	Uwagi
A	B	C	E	F	G
1.	Inicjator	Przekazanie zaproszenia do udziału w przedsięwzięciu strategicznym	Zaproszenie	Potencjalni Partnerzy	
2.	Potencjalni Partnerzy	Zgłoszenie gotowości udziału w przedsięwzięciu strategicznym poprzez podpisanie deklaracji udziału w projekcie.	Podpisana deklaracja udziału w projekcie.	Inicjator	
3.	Inicjator	Pismo w kwestii wyłonienia Partnerów Wiodących poszczególnych partnerstw.	Pismo	Potencjalni Partnerzy	
4.	Potencjalni Partnerzy	Wskazanie Partnerów Wiodących poszczególnych partnerstw będących jednostkami sektora finansów publicznych.	Pismo wskazujące nawyłonionego Partnera Wiodącego SFP	1. Inicjator 2. Potencjalni Partnerzy SFP	1. Wyłonienie Partnera Wiodącego następuje na zasadzie dobrowolnego, wzajemnego porozumienia się potencjalnych partnerów. 2. Partner Wiodący zostaje zobowiązany do poinformowania inicjatora przedsięwzięcia o wyłonieniu Partnera Wiodącego przez pozostałych Partnerów i podania danych kontaktowych.
5.	Potencjalni Partnerzy SFP	Przygotowanie projektów uchwał i przekazanie pod obrady Rady Gminy / Powiatu	Uchwała Rady Gminy Uchwała Rady Powiatu	Partner Wiodący SFP	1. Przedmiotem uchwały powinno być m.in.: – przystąpienie do realizacji projektu; – wyrażenie zgody na zawarcie partnerstwa; – wskazanie Partnera Wiodącego, działającego w imieniu własnymi pozostałych partnerów;

L.p.	Wykonawca	Czynności	Produkt	Odbiorca Produktu	Uwagi
A	B	C	E	F	G
					– udzielenie pełnomocnictwa do przeprowadzenia konkursu przez Partnera Wiodącego. 2. <b>Do indywidualnej analizy prawnej każdego z podmiotów pozostaje wybór podstawy prawnej do podjęcia przedmiotowej uchwały.</b> 3. Partner Wiodący zostaje zobowiązany do poinformowania Inicjatora przedsięwzięcia o wyłonieniu Partnera Wiodącego przez potencjalnych Partnerów SFP i podania danych kontaktowych.
6.	Partner Wiodący SFP	Przygotowanie i przeprowadzenie naboru na partnera / partnerów - podmiotów spoza sektora finansów publicznych oraz poinformowanie o jego wynikach.	Wyłonienie Partnera / Partnerów spoza SFP	1. Inicjator 2. Partner Wiodący 3. Partnerzy SFPi spoza SFP	1. Wybór partnera spoza SFP następuje w trybie konkursowym. 2. Konkurs dotyczy wyłonienia wszystkich partnerów spoza SFP w ramach danego partnerstwa. 3. Wytyczne dot. przeprowadzenia przez Partnera Wiodącego konkursu / postępowania na wybór partnera do partnerstwa, który pochodzi spoza sektora finansów publicznych – zostały przedstawione w pkt. 4 niniejszego opracowania. 4. Dokumentacja konkursowa – poświadczająca że wybór partnerów spoza SFP odbył się z zachowaniem zasady przejrzystości i równego traktowania podmiotów tj.: ogłoszenie o otwartym naborze partnerów, kryteria ich wyboru, a także potwierdzenia o podaniu do publicznej wiadomości na stronie internetowej wnioskodawcy zarówno ogłoszenia o naborze, jak i informacji o wyborze partnerów – stanowi obowiązkowy załącznik do wniosku o dofinansowanie.



L.p.	Wykonawca	Czynności	Produkt	Odbiorca Produktu	Uwagi
A	B	C	E	F	G
7.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Inicjator</li> <li>2. Partner Wiodący</li> <li>3. Partnerzy SFPI spoza SFP</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zawarcie porozumienia w sprawie przygotowania przedsięwzięcia pomiędzy Inicjatorem a Partnerem Wiodącym.</li> <li>2. Zawarcie umowy o współpracy na rzecz realizacji projektu pomiędzy Inicjatorem a Partnerem Wiodącym.</li> <li>3. Zawarcie porozumienia w sprawie przygotowania przedsięwzięcia pomiędzy Partnerem Wiodącym a Partnerem.</li> <li>4. Zawarcie umowy o partnerstwie na rzecz realizacji projektu pomiędzy Partnerem Wiodącym a Partnerem.</li> </ol>	Porozumienie / Umowa	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Inicjator</li> <li>2. Partner Wiodący</li> <li>3. Partnerzy SFPI spoza SFP</li> </ol>	1. Porozumienia / Umowy o partnerstwie, zawierane pomiędzy partnerami, stanowią obowiązkowy załącznik do wniosku o dofinansowanie projektu.

Źródło: UMWP DIF Przykładowe modele partnerstwa w ramach przedsięwzięcia strategicznego "Rozwój oferty turystyki w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej" Listopad 2015 r.

#### 2.3.4. Wybór partnerów spoza sektora finansów publicznych

Podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 1 p.z.p, dokonuje wyboru partnerów spoza sektora finansów publicznych z zachowaniem zasady przejrzystości i równego traktowania podmiotów. Podmiot ten, dokonując wyboru, jest obowiązany w szczególności do:

- ogłoszenia otwartego naboru partnerów na swojej stronie internetowej wraz ze wskazaniem co najmniej 21-dniowego terminu na zgłaszanie się partnerów;
- uwzględnienia przy wyborze partnerów:
  - zgodności działania potencjalnego partnera z celami partnerstwa - przez co należy rozumieć zgodność działalności statutowej potencjalnego partnera z celami partnerstwa;
  - deklarowanego wkładu potencjalnego partnera w realizację celu partnerstwa - przez co należy rozumieć posiadanie zasobów niezbędnych do realizacji projektu tj. kadra legitymująca się doświadczeniem projektowym, sprzęt techniczny, posiadana infrastruktura oraz potencjał finansowy;
  - doświadczenia w realizacji projektów o podobnym charakterze - przez co należy rozumieć np. doświadczenie w przygotowaniu i realizacji projektów obejmujących swym zakresem budowę, rozbudowę i poprawę infrastruktury turystycznej.

Uwzględniając podstawowe założenia przedsięwzięcia, przy wyborze partnera spoza sektora finansów publicznych należy uwzględnić także kryteria do zadań przedstawionych przez potencjalnego partnera tj.:

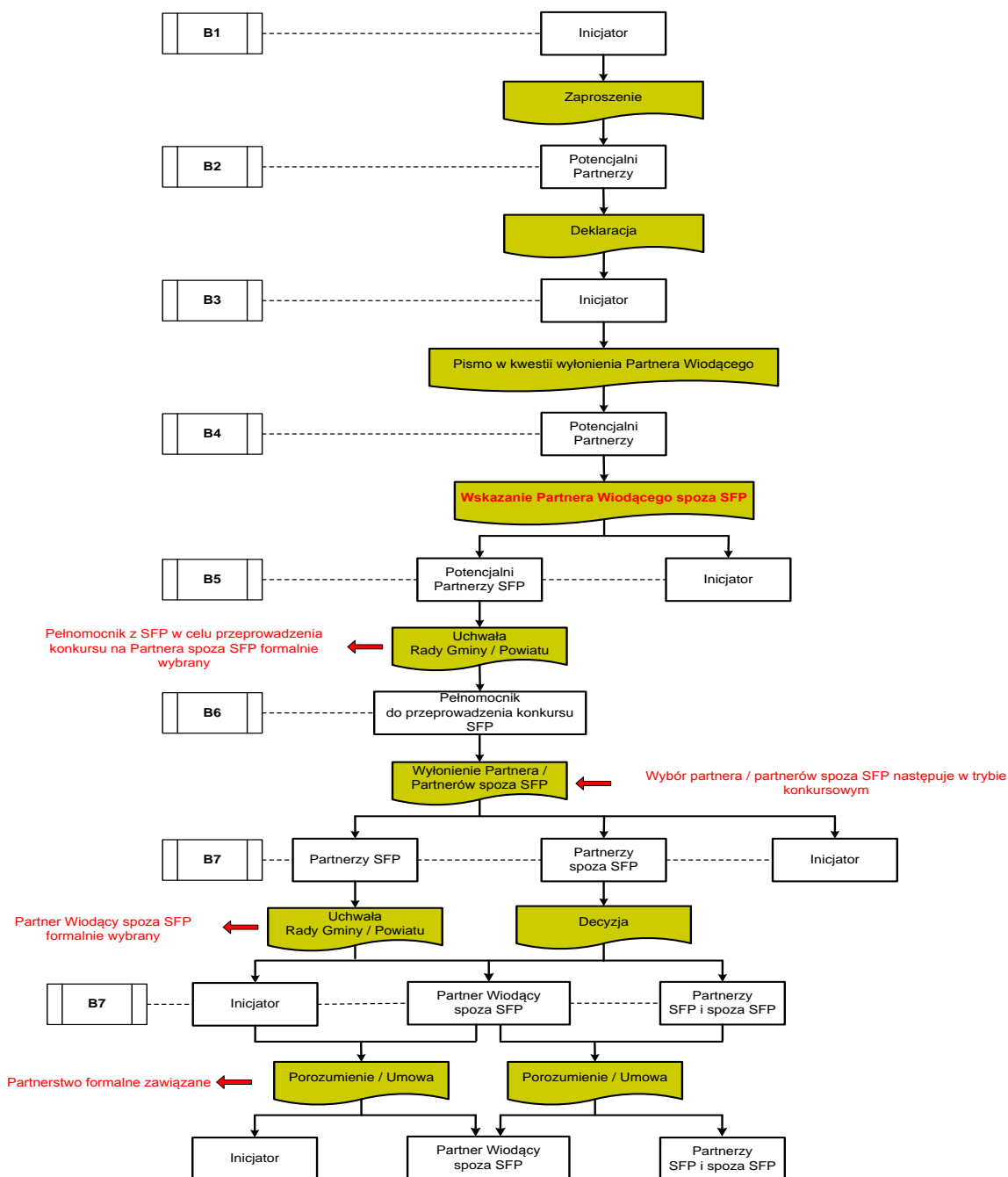
- lokalizacja inwestycji wpisuje się w sieciowość produktu turystycznego przedsięwzięcia strategicznego;
- nowopowstała lub zmodernizowana infrastruktura żeglarska spełnia standardy określone w Analizie Wykonalności dla Przedsięwzięcia oraz innych dokumentach programowych;
- podania do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej informacji o podmiotach wybranych do pełnienia funkcji partnera.

Wybór partnerów spoza sektora finansów publicznych jest dokonywany przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu partnerskiego.

Do indywidualnej dyspozycji podmiotu dokonującego wyboru partnera spoza sektora finansów publicznych, pozostawia się szczegółowe dookreślenie dwóch z wyżej zaproponowanych kryteriów tj.: oferowany wkład potencjalnego partnera w realizację celu partnerstwa oraz doświadczenie w realizacji projektów o podobnym charakterze.

W powyższym przypadku, podmiot dokonujący wyboru może szczegółowo rozszerzyć zakres o np. konieczność udokumentowania doświadczenia projektowego we wskazanym okresie, potencjału finansowego we wskazanej wysokości czy posiadania konkretnej infrastruktury. W konsekwencji pozwoli to na dostosowanie kryteriów zgodnie z istniejącym zapotrzebowaniem w ramach danego partnerstwa i przyczyni się do prawidłowej realizacji projektu.

**Rycina 6 Wybór partnerów do projektu oraz wyłonienie partnera wiodącego - spoza sektora finansów publicznych**



Źródło: UMWP DIF Przykładowe modele partnerstwa w ramach przedsięwzięcia strategicznego "Rozwój oferty turystyki w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej" Listopad 2015 r.

**Tabela 11 Wybór partnerów do projektu oraz wyłonienie partnera wiodącego - podmiot spoza sektora finansów publicznych.**

L.p.	Wykonawca	Czynności	Produkt	Odbiorca Produktu	Uwagi
A	B	C	E	F	G
1.	Inicjator	Przekazanie zaproszenia udziału w przedsięwzięciu strategicznym.	Zaproszenie	Potencjalni Partnerzy	-
2.	Potencjalni Partnerzy	Zgłoszenie gotowości udziału w przedsięwzięciu strategicznym poprzez podpisanie deklaracji udziału w projekcie.	Podpisana deklaracja udziału w projekcie.	Inicjator	-
3.	Inicjator	Pismo w kwestii wyłonienia Partnerów Wiodących poszczególnych partnerstw.	Pismo	Potencjalni Partnerzy	-
4.	Potencjalni Partnerzy	Wskazanie Partnerów Wiodących poszczególnych partnerstw spoza sektora finansów publicznych.	Pismo wskazujące nawyłonionego Partnera Wiodącego spoza SFP	1. Inicjator 2. Potencjalni Partnerzy SFP	-
5.	Potencjalni Partnerzy SFP	Przygotowanie projektów uchwał i przekazanie pod obrady Rady Gminy / Powiatu	Uchwała Rady Gminy Uchwała Rady Powiatu	Pełnomocnik do przeprowadzenia konkursu SFP	1. Przedmiotem uchwały powinno być m.in.: – przystąpienie do realizacji projektu; – wyrażenie zgody na zawarcie partnerstwa; – decyzja o wyborze Partnera Wiodącego spoza SFP, – udzielenie pełnomocnictwa jednemu z Partnerów do przeprowadzenia konkursu na wybór PW spoza SFP; 2. <b>Do indywidualnej analizy prawnej każdego z podmiotów pozostaje wybór podstawy prawnej do podjęcia przedmiotowej uchwały.</b>

L.p.	Wykonawca	Czynności	Produkt	Odbiorca Produktu	Uwagi
A	B	C	E	F	G
6.	Pełnomocnik do przeprowadzenia konkursu SFP	Przygotowanie i przeprowadzenie naboru na partnera / partnerów - podmiotów spoza sektora finansów publicznych oraz poinformowanie o jego wynikach.	Wyłonienie Partnera / Partnerów spoza SFP	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Inicjator</li> <li>2. Partnerzy SFP</li> <li>3. Partnerzy spoza SFP</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wybór partnera spoza SFP następuje w trybie konkursowym.</li> <li>2. Konkurs dotyczy wyłonienia wszystkich partnerów spoza SFP w ramach danego partnerstwa.</li> <li>3. Dokumentacja konkursowa – poświadczająca że wybór partnerów spoza SFP odbył się z zachowaniem zasady przejrzystości i równego traktowania podmiotów tj.: ogłoszenie o otwartym naborze partnerów, kryteria ich wyboru, a także potwierdzenia o podaniu do publicznej wiadomości na stronie internetowej wnioskodawcy zarówno ogłoszenia o naborze, jak i informacji o wyborze partnerów – stanowi obowiązkowy załącznik do wniosku o dofinansowanie.</li> </ol>
7.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Potencjalni partnerzy SFP</li> <li>2. Potencjalni partnerzy spoza SFP</li> </ol>	<p>W przypadku Partnerów SFP - przygotowanie projektów uchwał i przekazanie pod obrady Rady Gminy / Powiatu.</p> <p>W przypadku Partnerów spoza SFP - przygotowanie odpowiednich dokumentów – zgodnie ze sposobem podejmowania decyzji określonym w statucie danego podmiotu.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uchwała Rady Gminy Uchwała Rady Powiatu</li> <li>2. Decyzja dot. wyboru Partnera Wiodącego spoza SFP</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Inicjator</li> <li>2. Partner Wiodący spoza SFP</li> <li>3. Potencjalni Partnerzy SFPi spoza SFP</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przedmiotem uchwały / decyzji powinno być m.in.: – wskazanie wybranego w procedurze konkursowej Partnera – będącego podmiotem spoza sektora finansów publicznych, jako Partnera Wiodącego, działającego w imieniu własnym i pozostałych partnerów w ramach wspólnie realizowanego Projektu.</li> <li>2. <b>Do indywidualnej analizy prawnej każdego z podmiotów pozostaje wybór podstawy prawnej do podjęcia przedmiotowej uchwały / decyzji.</b></li> <li>3. Partner Wiodący będący podmiotem spoza sektora finansów publicznych, zostaje zobowiązany do poinformowania Inicjatora przedsięwzięcia o dokonany wyborze Partnera Wiodącego przez pozostałych Partnerów i podania danych kontaktowych.</li> </ol>
8.	1. Inicjator	1. Zawarcie porozumienia w sprawie przygotowania	Porozumienie / Umowa	1. Inicjator	1. Porozumienia / Umowy o partnerstwie stanowią obowiązkowy

L.p.	Wykonawca	Czynności	Produkt	Odbiorca Produktu	Uwagi
A	B	C	E	F	G
	2. Partner Wiodący spoza SFP	przedsięwzięcia pomiędzy Inicjatorem a Partnerem Wiodącym.		2. Partner Wiodący	załącznik do wniosku o dofinansowanie projektu.
	3. Potencjalni partnerzy SFPi spoza SFP	2. Zawarcie umowy o współpracy na rzecz realizacji projektu pomiędzy Inicjatorem a Partnerem Wiodącym. 3. Zawarcie porozumienia w sprawie przygotowania przedsięwzięcia pomiędzy Partnerem Wiodącym a Partnerem. 4. Zawarcie umowy o partnerstwie na rzecz realizacji projektu pomiędzy Partnerem Wiodącym a Partnerem.		3. Partnerzy SFPi spoza SFP	

Źródło: UMWP DIF Przykładowe modele partnerstwa w ramach przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” Listopad 2015 r.

### 2.3.5. Sposób przygotowania ogłoszenia o naborze partnera do projektu

Zgodnie z wyżej przytoczonymi zapisami ustawy wdrożeniowej, podmiot dokonujący wyboru partnera zobowiązany jest do ogłoszenia otwartego naboru partnerów na swojej stronie internetowej.

W ogłoszeniu o naborze partnera/partnerów do projektu powinny znaleźć się następujące informacje<sup>7</sup>:

- Podstawowe informacje o projekcie - tytuł projektu, źródło dofinansowania, planowany termin realizacji, zakres zadań przewidzianych do realizacji, spodziewane rezultaty, szacunkowa wartość itp.
- Cel partnerstwa - należy precyzyjnie określić przedmiot partnerstwa.
- Zadania partnera - należy wskazać zadania partnera przewidziane do realizacji w ramach przygotowywanego projektu. Zadania muszą pozostawać w zgodzie ze szczegółowym zakresem zadań określonym we wzorze: porozumienia w sprawie przygotowania przedsięwzięcia pomiędzy partnerem wiodącym a partnerem oraz umowie o partnerstwie na rzecz realizacji projektu pomiędzy partnerem wiodącym a partnerem.
- Kryteria wyboru partnera - należy przedstawić kryteria, na podstawie których nastąpi wyłonienie partnera.
- Dokumenty konieczne do przedłożenia w ramach oferty - należy wskazać dokumenty, które podmiot ubiegający się o wybór na partnera jest zobowiązany przedłożyć w ramach przygotowywanej oferty. Jednym z załączników wymaganych do wniosku o dofinansowanie są dokumenty określające status prawny wnioskodawcy i partnerów projektu. Niniejszy załącznik wymagamy jest w celu potwierdzenia statusu prawnego wnioskodawcy i partnerów projektu (w tym potwierdzenia zakresu prowadzonej przez nich działalności) oraz potwierdzenia, że osoba lub osoby, które podpisały wniosek o dofinansowanie projektu są osobami uprawnionymi do reprezentowania wnioskodawcy. Załączone dokumenty powinny być aktualne na dzień złożenia wniosku. W tym celu wnioskodawca i partnerzy powinni dostarczyć wypis z właściwego rejestru lub inny dokument poświadczający ich status prawny. Dokumenty określające status prawny wnioskodawcy i partnerów nie są wymagane w stosunku do jednostek samorządu terytorialnego (jst). Dokumenty te nie są również wymagane w stosunku do podmiotów posiadających wpis do Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) lub do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG), choć na etapie oceny wnioskodawca może zostać wezwany do dostarczenia aktualnego odpisu z KRS-u lub wydrukuz CEIDG.

<sup>7</sup> Opracowano na podstawie dokumentów Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

Wobec powyższych zapisów zasadnym wydaje się aby podmiot ubiegający się o wybór na partnera został zobligowany do przedłożenia stosownych dokumentów już w ramach przygotowywanej oferty.

- Informacja dotycząca złożenia oferty.

Termin (należy uwzględnić co najmniej 21-dniowy termin na zgłaszanie się partnerów), miejsce - (adres: korespondencyjny, mailowy), sposób i forma dostarczenia, wskazanie danych osoby do kontaktu.

- Informacja o wynikach wybranej oferty tj. termin, miejsce - (należy uwzględnić konieczność podania do publicznej wiadomości na swojej stronie internetowej informacji o podmiotach wybranych do pełnienia funkcji partnera).
- Załączniki - w celu spełnienia zasady przejrzystości i równego traktowania podmiotów, zasadnym wydaje się przygotowanie i dołączenie do ogłoszenia o naborze partnerów, m.in.: następujących załączników:

- Wzór formularza ofertowego.
- Regulamin konkursu, który powinien uwzględniać m.in.:
  - podstawę prawną na podstawie której prowadzony jest nabór;
  - opis projektu;
  - cel partnerstwa i zasady współpracy;
  - kryteria wyboru partnerów;
  - sposób przygotowania i złożenia oferty;
  - procedurę konkursową, uszczegóławiającą m.in. prace komisji konkursowej;
  - procedurę odwoławczą;
- Wzór protokołu z wyboru partnera.

### 2.3.6. Katalog potencjalnych beneficjentów

Stosownie do zapisów RPO WP 2014-2020 w katalogu beneficjentów dla Działania 8.4 wskazano następujące podmioty:

- jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne,
- związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego,
- organizacje pozarządowe,
- instytucje kultury,
- instytucje edukacyjne,



- szkoły wyższe,
- przedsiębiorcy (w tym organizatorzy turystyczni, gospodarstwa agroturystyczne),
- ROT/LOT,
- parki narodowe,
- PGL Lasy Państwowe,
- kluby sportowe,
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej,
- urzędy morskie,
- operatorzy elektrowni wodnych.

Stosownie do uzyskanych informacji potencjalnymi beneficjentami przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” będą następujące kategorie podmiotów:

- jednostki samorządu terytorialnego tj. Gmina Cedry Wielkie, Gmina Gniew, Gmina Kosakowo, Gmina Kwidzyn, Gmina Miasta Gdańsk, Gmina Pruszcz Gdański, Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański, Gmina Puck, Gmina Stegna, Gmina Władysławowo, Miasto Krynica Morska, Miasto Puck, Miasto Sopot, Miasto Jastarnia, Powiat Nowodworski, Miasto Malbork;
- urząd morski - Urząd Morski w Gdyni;
- PGL Lasy Państwowe - Nadleśnictwo Elbląg
- kluby sportowe - Akademicki Klub Morski Jacht Klub im. Conrada, Jachtklub Morski Neptun;
- przedsiębiorcy - Zarząd Portu Morskiego Hel Koga Sp. z o.o., Marina Molo Rybackie Sp. z o.o.

Wszystkie wyżej wymienione podmioty znalazły się w katalogu potencjalnych beneficjentów, a zatem posiadają podmiotową zdolność ubiegania się o dofinansowanie w ramach Działania 8.4 RPO WP 2014-2020.

### 2.3.7. Trwałość projektu

Stosownie do treści art. 71 rozporządzenia ogólnego beneficjent zobowiązany jest do zachowania trwałości projektu.

Trwałość projektów w odniesieniu do współfinansowanej ze środków funduszy strukturalnych infrastruktury powinna być zachowana przez okres 5 lat od daty płatności końcowej na rzecz beneficjenta lub w okresie ustalonym zgodnie z zasadami pomocy publicznej.

Ze względu na to, że ani rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu ani Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2015 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę lokalną w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 (Dz. U. z 2015 r. poz. 1208) **nie wskazują innego okresu trwałości projektu należy przyjąć okres 5-letni od daty płatności końcowej.**

Należy jednak zaznaczyć, że **na beneficjentach spoczywa obowiązek przechowywania dokumentów dotyczących udzielonej im pomocy publicznej przez okres 10 lat od dnia, w którym przyznano pomoc**, tj. od dnia podpisania umowy o dofinansowanie/wydania decyzji o dofinansowaniu.

Naruszenie zasady trwałości następuje w sytuacji wystąpienia co najmniej jednej z poniżej wskazanych przesłanek:

- zaprzestano działalności produkcyjnej lub ją przeniesiono poza obszar objęty wsparciem RPO WP 2014-2020,
- nastąpiła zmiana własności elementu współfinansowanej infrastruktury, która daje przedsiębiorstwu lub podmiotowi publicznemu nienależne korzyści,
- nastąpiła istotna zmiana wpływająca na charakter projektu, jego cele lub warunki realizacji, która mogłaby doprowadzić do naruszenia jego pierwotnych celów.

Konieczność utrzymania trwałości projektu musi wynikać również z treści postanowień umowy o dofinansowanie.

Naruszenie zasady trwałości oznacza konieczność zwrotu przez beneficjenta środków otrzymanych na realizację projektu, wraz z odsetkami liczonymi jak dla zaległości podatkowych, proporcjonalnie do okresu niezachowania obowiązku trwałości.

Należy zaznaczyć, iż działania inwestycyjne podejmowane w ramach przedsięwzięcia strategicznego nie powinny spowodować naruszenie trwałości projektów zrealizowanych w poprzedniej perspektywie finansowej UE. Beneficjenci powinni zatem:

- przeprowadzić proces inwestycyjny w sposób, który nie spowoduje naruszenia trwałości projektów uprzednio zrealizowanych,

- ukształtować harmonogram realizacji projektu w sposób, który umożliwi ingerencję w poprzednio wytworzoną infrastrukturę po upływie okresu trwałości przewidzianego dla przedmiotowej infrastruktury.

### 2.3.8. Udzielanie zamówień publicznych w ramach partnerstw

Realizacja zadań w ramach partnerstwa może przyjąć następujące formy:

- każda z jednostek sama udziela zamówienia publicznego - w przedmiotowym przedsięwzięciu takie rozwiązanie jest zalecane dla zamówień na usługi przygotowania dokumentacji projektowej (projektów budowlanych) i roboty budowlane;
- partner wiodący i pozostali partnerzy<sup>8</sup> mogą udzielić zamówienia wspólnego, stosownie do treści art. 16 ust. 1 p.z.p. W myśl tego przepisu podmioty zobowiązane do zastosowania procedur zamówień publicznych mogą się porozumieć i wspólnie przeprowadzić postępowanie oraz udzielić zamówienia, wyznaczając spośród siebie jednostkę upoważnioną do przeprowadzenia postępowania i udzielenia zamówienia w ich imieniu i na ich rzecz. Jednostka upoważniona do przeprowadzenia postępowania działa jako pełnomocnik pozostałych jednostek, zaciągając zobowiązanie ze skutkiem dla wszystkich. Jednostki mogą także postanowić, że każda z nich przystąpi do czynności zawarcia umowy osobiście. Udzielenie zamówienia wspólnego może mieć miejsce w przypadku każdego zamawiającego i zamówienia - zastosowanie ww. przepisu nie wymaga spełnienia żadnych warunków. Wymieniony sposób wykonania zadania wspólnego nie wymaga przemieszczania środków pomiędzy budżetami jednostek. Zawarta umowa o wykonanie zadania wspólnego powinna przewidywać wystawianie faktur częściowych za wykonanie zadania, na kwoty przypadające na każdego z partnerów, zgodnie z ustalonymi w porozumieniu (umowie partnerskiej) zasadami współfinansowania zadania. Każdy z partnerów wypłaca wykonawcy przypadającą na niego część wynagrodzenia (proporcjonalną do wartości jego zadań realizowanych w projekcie).

Partner wiodący przystępując do szacowania wartości zamówień udzielanych w ramach projektu partnerskiego powinien ustalić z należytą starannością planowaną liczbę usług, dostaw, czy też robót budowlanych tego samego rodzaju (tj. wyodrębnić zamówienia tego samego rodzaju) oraz oszacować łączną wartość tak wyodrębnionych zamówień w odniesieniu dla całego okresu realizacji projektu. Następnie każdy z partnerów może

---

<sup>8</sup> Ustawa o samorządzie powiatowym nie przewiduje porozumień w celu współpracy, która nie polegałaby na powierzeniu zadań. Podstaw prawnych do zawarcia takich porozumień należy więc szukać w innych ustawach, np. w ustawie wdrożeniowej. Pod pojęciem zadań należy rozumieć jedynie „zadania twarde” np. realizacja zamierzeń infrastrukturalnych. Jeżeli partnerzy planują w ramach przedsięwzięcia przekazanie zadań własnych (np. zlecenie przeprowadzenia zamówienia publicznego na wykonanie robót), na podstawie zawartego porozumienia / umowy, to zgodnie z obowiązującym prawem, zobowiązani są do jego opublikowania w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

samodzielnie udzielić zamówienia na swój zakres w ramach projektu w procedurze właściwej dla łącznej wartości zamówień tego samego rodzaju.

W przypadku partnerstwa podmiotów zobligowanych do stosowania p.z.p oraz podmiotów niezobowiązanych do stosowania wskazanej ustawy należy przyjąć zasadę, iż partner zobowiązany do stosowania ustawy przeprowadza postępowanie w procedurze właściwej dla łącznej wartości zamówienia. Natomiast kwestie dotyczące rozliczenia pomiędzy partnerami a wykonawcą/-mi zamówienia zgodnie z podziałem zadań i zaangażowaniem finansowym winny być uregulowane np. w dokumentacji przetargowej.

Należy zaznaczyć, że ryzyko przekroczenia kwot wartości zamówień oraz konkursów, od których jest uzależniony obowiązek przekazywania ogłoszeń Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej w ramach poszczególnych projektów jest nieznaczna, biorąc pod uwagę, iż kwoty te kształtują się (np. dla zamawiających będących jednostkami samorządu terytorialnego lub Lasów Państwowych jako państwowej jednostki organizacyjnej nieposiadającej osobowości prawnej) na następujących poziomach:

- 207.000 euro - dla dostaw lub usług,
- 5.186.000 euro - dla robót budowlanych.

Obowiązki podmiotów realizujących projekt w zakresie udzielania zamówień publicznych oraz podmiotów, które nie są zobligowane do stosowania ustawy prawo zamówień publicznych zostały szczegółowo określone w Zasadach Wdrażania RPO WP 2014-2020 oraz Wytycznych dotyczących udzielania zamówień publicznych w ramach RPO WP 2014-2020.

## 2.4. Analiza kwalifikowalności VAT

### 2.4.1. Zasady ogólne

Kwalifikowalność podatku VAT została uregulowana w Wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (dalej: Wytyczne) w podrozdziale 6.13. pn. „Podatek od towarów i usług oraz inne podatki i opłaty”. Wytyczne zostały wydane na podstawie art. 7 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie 2014-2020 oraz pkt. 7 rozdziału 4 Krajowych wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020 wydanych przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju.

Zgodnie z pkt. 1 podrozdziału 6.13 Wytycznych, podatki i inne opłaty, w szczególności podatek od towarów i usług, mogą zostać uznane za wydatki kwalifikowalne tylko wtedy, gdy beneficjent nie ma prawnej możliwości ich odzyskania. Oznacza to, iż zapłacony podatek VAT może być uznany za wydatek kwalifikowalny wyłącznie wówczas, gdy beneficjentowi, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem krajowym (ustawą o VAT oraz rozporządzeniami do tej ustawy), nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego lub ubiegania się o zwrot VAT. Posiadanie prawa do obniżenia podatku wyklucza uznanie wydatku za kwalifikowalny, nawet jeśli faktycznie zwrot nie nastąpił, np. ze względu na nie podjęcie przez beneficjenta czynności zmierzających do realizacji tego prawa.

Jak wskazano w Wytycznych, prawo do odliczenia podatku naliczonego od podatku należnego przysługuje wyłącznie wówczas, gdy zakupione przez beneficjenta towary i usługi **będą służyły czynnościom opodatkowanym**. Prawo do odliczenia nie przysługuje w zakresie, w jakim zakupy związane są z czynnościami zwolnionymi z VAT lub czynnościami niepodlegającymi opodatkowaniu.

Wytyczne przewidują również sytuację, w której VAT będzie kwalifikowalny jedynie dla części projektu - w takiej sytuacji beneficjent jest zobowiązany zapewnić przejrzysty system rozliczania projektu, tak aby nie było wątpliwości w jakiej części oraz w jakim zakresie VAT może być uznany za kwalifikowalny. Taka sytuacja wystąpi również w niniejszym Przedsięwzięciu, gdzie w ramach projektów wystąpią przypadki, w której to VAT będzie kwalifikowany i część, w której kwalifikowany nie będzie.

Z dniem 1 stycznia 2016 r., w wyniku nowelizacji ustawy o VAT, zaczną obowiązywać nowe regulacje w zakresie sposobu określenia proporcji, czyli zakresu wykorzystania nabywanych towarów/usług do celów działalności gospodarczej. Zmiany wprowadza ustawa z dnia 9 kwietnia 2015 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy – Prawo zamówień publicznych (Dz. U z 2015 r., poz. 605).

Podatnicy nabywający towary i usługi nie wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej są uprawnieni do odliczenia jedynie części podatku VAT wynikającego z ich nabycia. Kwotę, o którą można obniżyć należny VAT oblicza się za pomocą proporcji.

Zgodnie z nowymi regulacjami sposób określenia proporcji, czyli zakresu wykorzystania nabywanych towarów / usług do celów działalności gospodarczej, powinien najbardziej odpowiadać specyfice wykonywanej działalności i dokonywanych nabyć. Ten warunek zostanie spełniony, gdy wybrany sposób:

- zapewnia dokonanie obniżenia VAT wyłącznie w odniesieniu do części kwoty podatku naliczonego proporcjonalnie przypadającej na czynności opodatkowane, oraz
- obiektywnie odzwierciedla część wydatków przypadającą odpowiednio na działalność gospodarczą oraz na inne cele, gdy przypisanie tych wydatków w całości do działalności gospodarczej nie jest możliwe.

Przypadki w jakich należy zakładać, że VAT będzie kwalifikowalny jedynie dla części projektu dotyczy następujących zadań:

- Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego i rozbudowa portu jachtowego;
- Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego - zadania realizowane przez tego beneficjenta obejmują także budowę przystani żeglarskiej udostępnianej za odpłatnością;
- Urząd Morski w Gdyni - budowa pirsu w Krynicy Morskiej;
- Gmina Miasta Gdańsk - Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony; zadania realizowane przez tego beneficjenta obejmują także budowę infrastruktury udostępnianej odpłatnie;
- Miasto Krynica Morska - budowa opaski brzegowej; zadania realizowane przez tego beneficjenta obejmują także budowę infrastruktury udostępnianej odpłatnie;

Podatek towarów i usług został uregulowany w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. (dalej: ustawa o VAT). Definicje legalne dostawy towarów oraz świadczenia usług zawarte są w art. 7 i 8 ww. ustawy. Jak wynika z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o VAT, podatkowi podlega tylko odpłatna dostawa towarów i odpłatne świadczenie usług. Zatem w przypadku nieodpłatnego udostępniania infrastruktury podatek VAT nie występuje i nie ma możliwości obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego.

Zgodnie z art. 86 ust 1 ustawy o VAT, podatnikom VAT przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego w zakresie, w jakim nabywane towary lub usługi wykorzystywane są do wykonywania czynności opodatkowanych.

W związku z powyższym, przepisy ustawy o VAT stanowią, iż prawo do odliczenia podatku naliczonego przysługuje beneficjentowi jedynie w przypadku, kiedy spełnione zostaną jednocześnie dwa następujące warunki:

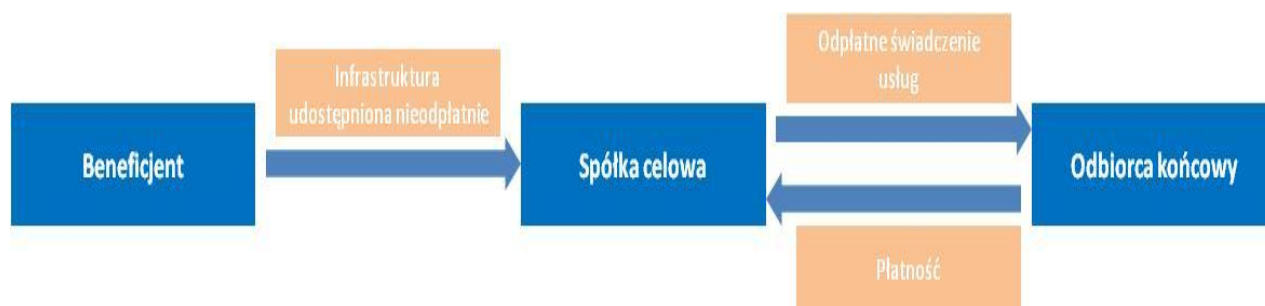
- beneficjent jest podatnikiem VAT oraz
- zakupione przez beneficjenta towary i usługi wykorzystywane są przez beneficjenta do wykonywania czynności opodatkowanych.

Z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich<sup>9</sup> wynika, że związek zakupów z czynnościami opodatkowanymi powinien mieć, zasadniczo, charakter bezpośredni. Tym samym beneficjent realizujący projekt dofinansowany ze środków RPO WP 2014-2020 będzie mógł odliczyć VAT wówczas, gdy zakupy towarów i usług w ramach realizowanego projektu związane są bezpośrednio z wykonywanymi przez beneficjenta czynnościami opodatkowanymi.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o VAT, podatnikami są podmioty wykonujące samodzielnie działalność gospodarczą, bez względu na cel i rezultat tej działalności. Za podatników nie uznaje się organów władzy publicznej oraz urzędów obsługujących te organy w zakresie realizowanych zadań, nałożonych odrębnymi przepisami prawa, z wyłączeniem czynności wykonywanych na podstawie zawartych umów cywilnoprawnych (art. 15 ust. 6 ustawy o VAT). W związku z tym, prawo do obniżenia VAT należnego o VAT naliczony będzie przysługiwało podmiotom dokonującym zakupów towarów i usług finansowanych ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych, na podstawie prawidłowo wystawionych faktur VAT oraz podatników posiadających status podatnika czynnego w rozumieniu art. 96 ustawy o VAT.

#### 2.4.2. Model zarządzania przez spółkę celową z nieodpłatnym udostępnieniem infrastruktury

Rycina 7: Zarządzanie przez spółkę a kwalifikowalność VAT



Źródło: Opracowanie własne

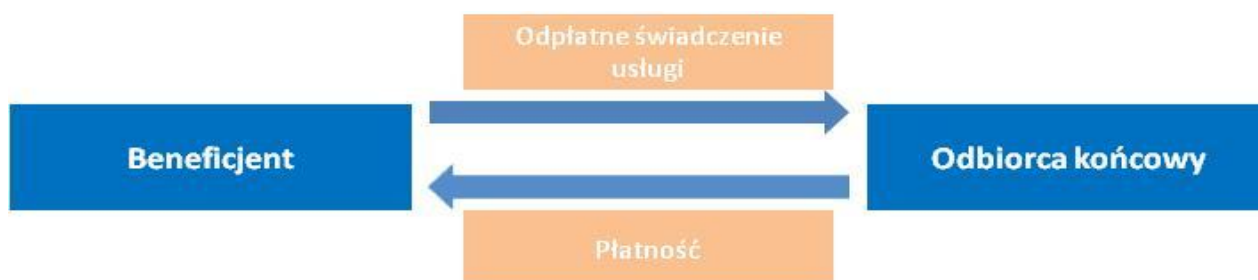
<sup>9</sup>Orzeczenie ETS w sprawie C-4/94 z dnia 6 kwietnia 1995 r., BLP Group plc v. Commissioners of Customs & Excise, ECLI:EU:C:1995:107.

Model charakteryzuje się tym, iż zainteresowane gminy (Partnerzy) wspólnie powołują (lub przystępują do już istniejącej) spółkę celową - SPV, której udostępniają nieodpłatnie infrastrukturę. Spółka (Zarządca) pełni obowiązki związane z zarządzaniem wytworzoną w projekcie infrastrukturą.

Nieodpłatne udostępnienie infrastruktury nie będzie objęte podatkiem VAT, zatem wszelkie wydatki związane z nabyciem towarów i usług dla wytworzenia przekazanej infrastruktury nie będą mogły zostać odliczone zgodnie z art. 86 ust. o VAT. Jako, iż w takim przypadku, nie będzie możliwości ich odzyskania, wydatki te będą kwalifikowane w rozumieniu Wytycznych, tj. będą to wydatki lub koszty poniesione w związku z realizacją projektu w ramach RPO WP, zgodnie z zasadami obowiązującymi w *Wytycznych*, które kwalifikują się do refundacji lub rozliczenia – (w przypadku systemu zaliczkowego) ze środków przeznaczonych na realizację RPO WP w trybie określonym w umowie o dofinansowanie projektu.

### 2.4.3. Model samodzielnego zarządzania przez beneficjentów

**Rycina 8: Zarządzanie przez beneficjenta a kwalifikowalność VAT**



Źródło: Opracowanie własne

Prezentowany model zakłada spełnienie przesłanek warunkujących możliwość odzyskania podatku VAT tj.:

- beneficjent ma przymiot podatnika podatku od towarów i usług,
- zakupione towary tj. wytworzona infrastruktura będzie wykorzystywana do sprzedaży opodatkowanej tj. korzystanie z infrastruktury będzie łączyło się z płatnością od odbiorcy końcowego (użytkownika).

Rozliczenie podatku naliczonego na zasadach określonych w art. 86 ust. 1 ustawy o VAT uwarunkowane jest tym, aby nabywane towary i usługi były wykorzystywane do wykonywania czynności opodatkowanych podatkiem od towarów i usług. W omawianym modelu warunek uprawniający do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego będzie spełniony, ponieważ wytworzona infrastruktura będzie wykorzystywana do świadczenia usług za



odpłatnością (czynność opodatkowana). W związku z powyższym, beneficjent będzie miał prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego z faktur dokumentujących wydatki ponoszone na wytworzenie infrastruktury.

W ocenie Wykonawcy przedmiotowej analizy:

- beneficjenci mają przymiot podatników VAT czynnych, z wyjątkiem Akademickiego Klubu Morskiego oraz Jachtklubu Morskiego Neptun, ponieważ podmioty te nie znajdują się w wykazie podatników VAT czynnych;
- beneficjenci VAT czynni, którzy będą pobierać opłaty za świadczenie usług od odbiorców końcowych (użytkowników) zyskują w ten sposób możliwość obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od nakładów inwestycyjnych poczynionych w ramach projektów;
- w przypadku inwestycji polegających na remontach mostów lub budowy opasek brzegowych, ze względu na to, że te elementy infrastruktury nie będą wykorzystywane do sprzedaży opodatkowanej podatkiem VAT (udostępnianie nieodpłatne) nie będzie możliwym obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od nakładów inwestycyjnych na nie poczynionych; zatem tutaj podatek VAT będzie należał do kategorii kosztów kwalifikowalnych;
- w przypadku Urzędu Morskiego w Gdyni zarządzającego portem lub przystanią morską pobierającego opłaty portowe założono, że nie wystąpi możliwość obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, ze względu na to, iż zgodnie z treścią art. 15 ust. 6 ustawy VAT- nie uznaje się za podatnika organów władzy publicznej oraz urzędów obsługujących te organy w zakresie realizowanych zadań nałożonych odrębnymi przepisami prawa, dla realizacji których zostały one powołane, z wyłączeniem czynności wykonywanych na podstawie zawartych umów cywilnoprawnych;
- w przypadku innych zarządzających portem lub przystanią morską - **koniecznym jest wystąpienie o wydanie interpretacji indywidualnej Ministra Finansów**, ze względu na to, że Dyrektor Izby Skarbowej w Bydgoszczy w interpretacji indywidualnej z dnia 16 lipca 2014 r. ITPP2/443-440/14/AW stwierdził, że czynności za które pobierana będą opłaty portowe (przystaniowa i pasażerska) nie są czynnościami wyłączonymi z opodatkowania. Jeżeli zatem dany beneficjent uzyska interpretację w tym zakresie stwierdzającą, że czynności, za które będą pobierane opłaty portowe nie są wyłączone z opodatkowania podatkiem VAT, uzyska możliwość odliczenia VAT od nakładów inwestycyjnych;

Należy wskazać, iż w przypadku beneficjentów będących gminami, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego wystąpi również w sytuacji gdy infrastrukturą będą zarządzały gminne jednostki budżetowe, co jest skutkiem orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 29 września 2015 r. (sprawa C-276/14), w którym Trybunał stwierdził, że gminne jednostki budżetowe będące przedmiotem postępowania głównego, nie mogą być uznane

za podatników VAT, ponieważ nie spełniają kryterium samodzielności przewidzianego w tym przepisie. Zatem każde działanie gminnej jednostki budżetowej na gruncie podatku VAT jest działaniem gminy.

#### 2.4.4. Rekomendacje

Poszczególni beneficjenci przed złożeniem oświadczenia w zakresie dotyczącym kwalifikowalności podatku VAT w projekcie, powinni uprzednio wystąpić z **wnioskiem o wydanie interpretacji przepisów prawa podatkowego** na podstawie art. 14b ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 613 z późn. zm.).

Rozwiązaniem rekomendowanym w zakresie kwalifikowalności VAT jest przyjęcie modelu samodzielnego zarządzania infrastrukturą przez beneficjentów (z możliwością wyboru w drodze zamówienia publicznego na świadczenie usług, operatora) z pobieraniem opłat od odbiorców końcowych (użytkowników), a zatem podatek VAT byłby możliwy do odzyskania i nie miałby przymiotu kosztu kwalifikowalnego.



## 2.5. Analiza istniejącej infrastruktury i operatorów w aspekcie możliwości budowy sieciowego produktu turystycznego

Stosownie do informacji uzyskanych od potencjalnych beneficjentów aktualnie realizowane są przez podmioty prywatne inwestycje związane z infrastrukturą wodną w miejscowości Wiślinka - Klub Wodny PTTK Wiślinka. Inwestycja obejmuje nowe pomosty, budynki z sanitariatami i prysznicami, przyłącza wody i prądu.

Infrastruktura istniejąca to następujące porty i przystanie:

- na drogach wodnych będących częścią Pętli Żuławskiej:

Tabela 12 Obiekty Pętli Żuławskiej

Wisła Śmiała		
Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<b>Akademicki Klub Morski - Górki Zachodnie</b>	Przystań oprócz nabrzeża dostępnego dla jachtów pełnomorskich ma również miejsca cumownicze schowane w bardzo dobrze osłoniętym od falowania kanale wschodzącym prostopadle w głąb lądu i zamykającym przystań od strony zachodniej;	 <p>Map showing depth contours (1.0, 1.6, 2.0, 2.4, 2.6, 2.7, 3.0, 3.1, 3.5, 4.1, 4.5) and facility icons for 'Na terenie' (mooring, WC, 230V, trash) and 'W pobliżu' (no swimming, no parking, no bicycles, etc.).</p>
<b>AZS Cosa - Górki Zachodnie</b>	Port jest w stanie pomieścić 90 jednostek. Cumowanie long side na zewnątrz betonowego pirsu za pomocą bojek. Mniejsze jednostki cumują wewnątrz basenu przy pomostach pływających (y-bomy) i betonowym nabrzeżu (y-bomy i bojki).	 <p>Map showing depth contours (1.0, 1.6, 2.0, 2.4, 2.6, 2.7, 3.0, 3.1, 3.5, 4.1, 4.5) and facility icons for 'Na terenie' (mooring, WC, 230V, trash) and 'W pobliżu' (no swimming, no parking, no bicycles, etc.).</p>

**Jacht Klub im.  
Conrada – Górki  
Zachodnie**

Cumowanie do drewnianego pomostu, od południa dalby, od północy bojki. Long side przy głowicy pomostu. Dostępny darmowy dla cumujących access point. Dostępne dwie hale do naprawy lub przezimowania jachtu.



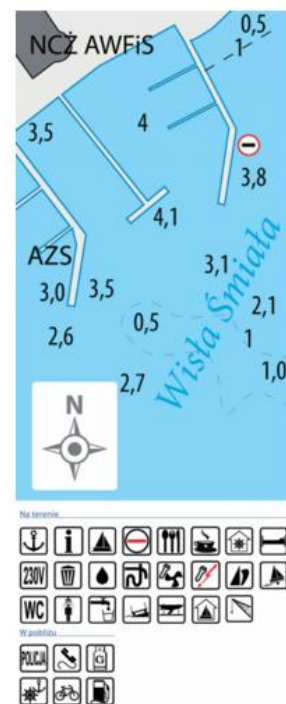
**Marina Delphia  
Yachts - Górki  
Zachodnie**

Cumowanie za pomocą dalb lub bojek. Głębokość na jednakowym poziomie 3m. przygotowana jest, dzięki 140 metrowemu pomostowi, do cumowania 25 jachtów żaglowych bądź motorowych.



**Narodowe Centrum Żeglarstwa Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku**

Po rozbudowie przystań posiada 111 miejsc postojowych. Główny pomost o długości 115 m oprócz centrum, użytkują służby ratownicza SAR i celna, administracja morska i Morski Oddział Straży Granicznej.

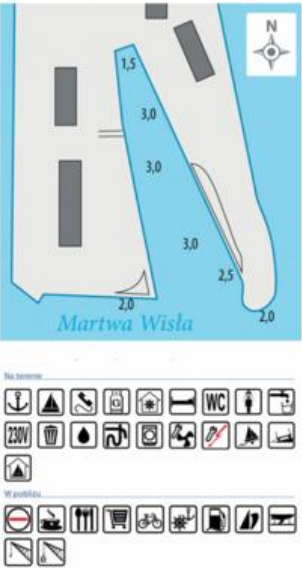
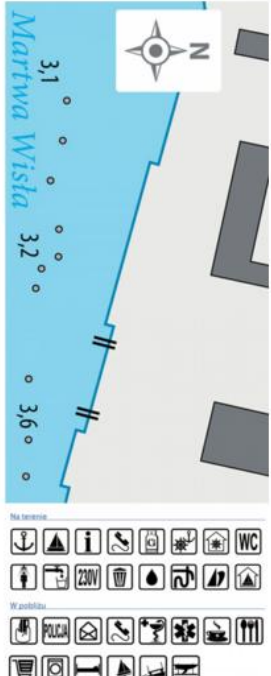


**Przystań Górki Zachodnie (YK Stoczni Gdańskiej)**

Północna część basenu przeznaczona jest dla większych jachtów, natomiast południowa - dla mniejszych. W części południowej basen portowy przedzielony jest kilkoma drewnianymi pomostami. Większość stanowisk postojowych wyposażona jest w solidne dalby. Cumujemy rufą lub dziobem do kei.



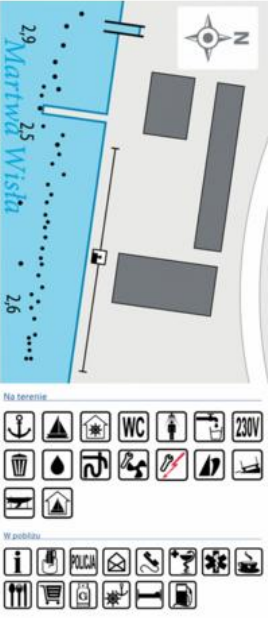

## Martwa Wisła

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Jacht Klub Morski Neptun - Górki Zachodnie</b></p>	<p>Na przystani 80 miejsc postojowych przy y-bomach, rozmieszczonych po obu stronach basenu.</p>	
<p><b>Przystań jachtowa Gdański Klub Morski LOK</b></p>	<p>Do nabrzeża usytuowanego równoległe do brzegu (rufą do boi). Jest też kilka krótkich, prostopadłych do brzegu pływających pomostów. Nie ma żadnej osłony przed falowaniem wytwarzanym przez przepływające po rzece jednostki.</p>	

## Martwa Wisła

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Przystań żeglarska przy ul. „Tamka”</b></p>	<p>Przystań i całe zagospodarowanie terenu (w tym wejście na pomosty) jest przystosowane dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. Dostęp do bezprzewodowego internetu na kei.</p>	 <p>Na terenie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Anchor</li> <li>Icon: Sailboat</li> <li>Icon: Information</li> <li>Icon: WC</li> <li>Icon: Fire extinguisher</li> <li>Icon: Water tap</li> <li>Icon: 230V</li> <li>Icon: Trash bin</li> <li>Icon: Water drop</li> <li>Icon: Wheelchair</li> <li>Icon: Shower</li> <li>Icon: Boat</li> <li>Icon: House</li> </ul> <p>W pobliżu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Anchor</li> <li>Icon: Sailboat</li> <li>Icon: Information</li> <li>Icon: Wheelchair</li> <li>Icon: POLICJA</li> <li>Icon: Envelope</li> <li>Icon: Telephone</li> <li>Icon: Wheelchair</li> <li>Icon: Wheelchair</li> <li>Icon: Shopping cart</li> <li>Icon: Star</li> <li>Icon: Boat</li> <li>Icon: House</li> </ul>
<p><b>Przystań jachtowa Stewa</b></p>	<p>Cumowanie prostopadle do brzegu wzdłuż slipu.</p>	 <p>Na terenie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Anchor</li> <li>Icon: Sailboat</li> <li>Icon: House</li> <li>Icon: WC</li> <li>Icon: Water tap</li> <li>Icon: 230V</li> <li>Icon: Trash bin</li> <li>Icon: Water drop</li> <li>Icon: Wheelchair</li> <li>Icon: Sailboat</li> <li>Icon: Boat</li> <li>Icon: House</li> </ul> <p>W pobliżu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Telephone</li> <li>Icon: Shopping cart</li> <li>Icon: House</li> <li>Icon: Star</li> <li>Icon: Boat</li> <li>Icon: House</li> <li>Icon: No smoking</li> </ul>

### Martwa Wisła

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Przystań Yacht Klub Północny</b></p>	<p>Cumowanie dziobem do nabrzeża a rufą do boi cumowniczej.</p>	
<p><b>Przystań WOPR Gdańsk</b></p>	<p>Cumowanie przy y-bomach na całej długości drewnianego nabrzeża.</p>	

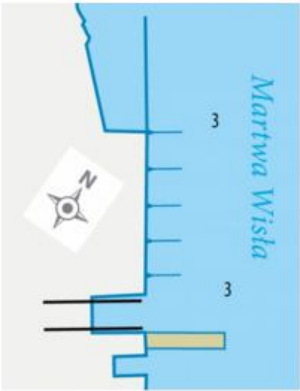
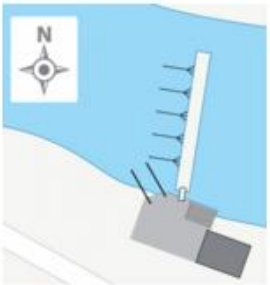


### Martwa Wisła





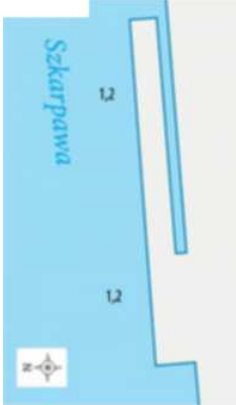


Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Polski Klub Morski w Gdańsku</b></p>	<p>Miejsca do cumowania znajdują się po lewej stronie. Daleko wystają polery cumownicze. Jachty cumują także na bojach po prawej stronie.</p>	 <p>The image shows a map of the 'Martwa Wisła' marina area. It includes a compass rose, the name 'Martwa Wisła', and a specific location: 'Przystanek tramwaju wodnego TWARDA WISŁOUSCIE'. Below the map is a legend with two sections: 'Na terenie' (On site) and 'W pobliżu' (Nearby). The 'Na terenie' section contains icons for mooring, fire, shelter, electricity, WC, accessibility, water, and 230V. The 'W pobliżu' section contains icons for a no entry sign, information, phone, and cutlery.</p>

Martwa Wisła		
Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
Przystań w Błotniku	Nowoczesna baza posiadająca 80 miejsc do cumowania z infrastrukturą dla żeglarzy i motorowodniaków w tym 3 dla dużych jednostek (max długość 12 m). Pobór wody, energia elektryczna, natryski, odbiór ścieków i olei, Internet wi-fi.	 <p>Pomost zbudowany w ramach projektu „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I”</p> <p>Na terenie</p> 

## Martwa Wisła

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<b>Przystań Tęcza w Wiślinie</b>	Przystań zlokalizowana tuż przy moście pontonowym łączącym stały ląd z wyspą Sobieszewską. Cumowanie przy y-bomach.	 <p>Na terenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> </ul> <p>W pobliżu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> </ul>
<b>Stacja Wodna w Wiślinie</b>	Na przystani 5 miejsc cumowniczych przy y-bomach i long side dla dwóch jednostek o długości do 5,5 m. Batymetria zmienna w zależności od kierunku wiatru, od 0,3 do 1,3 m.	 <p>Na terenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> </li> </ul> <p>W pobliżu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> <li> </li> </ul>

## Szkarpawa

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<b>Przystań żeglarska w Rybinie</b>	Przystań składa się z nabrzeża o długości 100 m do obsługi statków pasażerskich białej floty oraz trzech pomostów cumowniczych przy mostach zwodzonych na Szkarpawie i Wiśle królewieckiej. Budynek sanitarny o pow. 49,56 m <sup>2</sup> ; toalety: męska oraz damska połączona z toaletą dla niepełnosprawnych a także pomieszczenie gospodarcze	 <p data-bbox="1043 1055 1270 1153">          Pomocni służebnicy w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap 1”     </p> <p data-bbox="1043 1160 1270 1377"> <b>Na terenie</b>    <b>W pobliżu</b>   </p>
<b>Przystań żeglarska w Osłonce</b>	Przy pomoście znajduje się 6 miejsc postojowych przy maksymalnej długości jachtu do 7 mb.	 <p data-bbox="1037 1830 1273 1928">          Pomocni służebnicy w ramach projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap 1”     </p> <p data-bbox="1037 1935 1273 2016"> <b>Na terenie</b>   </p>

## Szkarpawa

### Nazwa lokalizacji

### Opis

### Lokalizacja i standard

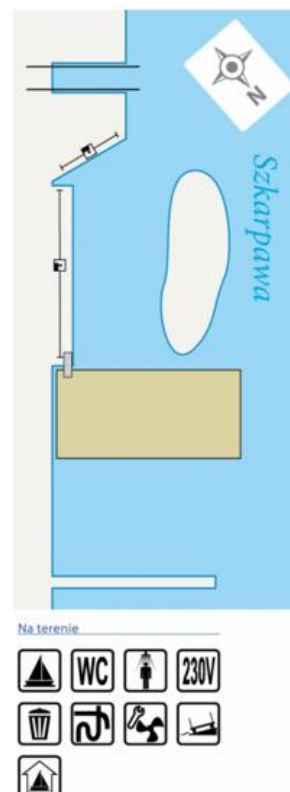
#### Pomosty cumownicze w Drewnicy

Wygodne pomosty po obydwu stronach mostu zwodzonego łączącego Drewnicę z Żuławkami.



#### Przystań w Żuławkach

Przystań prywatna, oddalona od mostu zwodzonego łączącego Drewnicę z Żuławkami o około 700 m. Na terenie przystani: ognisko, wędzarnia, piec chlebowy do własnych wypieków, łowienie ryb w stawie hodowlanym oraz usługi spawalnicze i tokarskie.



## Nogat

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<b>Przystań jachtowa w Białej Górze</b>	Na przystani dostępne 17 miejsc postojowych i miejsce do cumowania statku pasażerskiego. Maksymalna długość jachtu 15 mb. Miejsca parkingowe oraz przyłącza sieci instalacji wod.-kan. i elektrycznej. Na terenie przystani znajduje się hangar, w którym można zimować małe jednostki	<p>Map showing the location of the Nogat marina in Białe Góry. The map includes a compass rose, depth markers of 2.2m, and various icons for facilities: mooring, water (WC), electricity (230V), parking, and a nearby restaurant (fork and knife icon). The text 'Ujście do Wisły' and 'Nogat' are visible on the map.</p>
<b>Kąpielisko Miejskie z funkcją przystani w Malborku</b>	Przystań czynna tylko w okresie wakacyjnym. Ograniczona do minimum infrastruktura żeglarska. Dostęp do wody, prądu, toalet, pryszniców. Stanica WOPR i policji wodnej.	<p>Map showing the location of the Nogat marina in Malbork. The map includes a compass rose, depth markers of 1.5m, and various icons for facilities: mooring, water (WC), electricity (230V), parking, a nearby restaurant (fork and knife icon), and a nearby shop (shopping cart icon). The text 'Nogat' is visible on the map.</p>


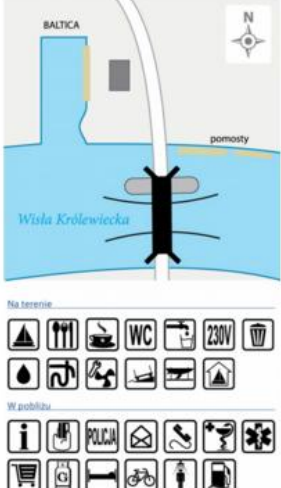
**Przystań żeglarska Zamek w Malborku** Nabrzeże cumownicze o długości 17 m, przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych.



**Przystań żeglarska Północny Malborku** **Park w** Przy pomostach znajduje się 24 miejsca postojowe dla małych jachtów, łodzi motorowych i kajaków. Przyłącza prądu i wody, kanalizacja, internet wi-fi, sanitariaty i monitoring.



## Wiśła Królewiecka

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<b>Przystań hauseboatów w Rybinie</b>	<p>Przystań położona przy moście zwodzonym, po zachodniej stronie mostu. Baza Żeglugi Wiślanej czyli tzw. hausbotów.</p> <p>Cumujemy do małego pomostu lub bezpośrednio do brzegu.</p>	
<b>Marina Baltica w Sztutowie</b>	<p>Keja (w cenie woda i prąd), bezpłatna toaleta, prysznic, bezpłatny parking, możliwość korzystania z pralni, teren monitorowany, ogrodzony, dozorowany, oświetlony</p>	




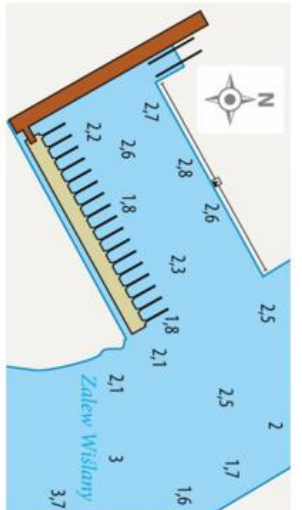
### Wisła Królewiecka

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
-------------------	------	------------------------

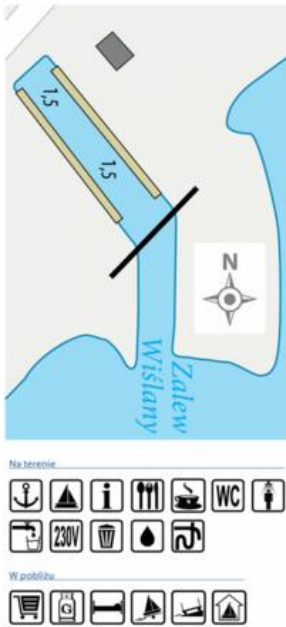

**Przystań Żeglarska Sztutowo** Przystań usytuowana tuż za mostem zwodzonym w Sztutowie. Na przystani dwa pomosty pływające o łącznej długości 80 m i pomost drewniany na palach o długości 16 m. Przystań ponadto dysponuje slipem o wymiarach 5x11 m, do wodowania małych jednostek.





## Zalew Wiślany

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<b>Port morski w Kątach Rybackich</b>	Najbliższy port Zalewu Wiślanego dla jachtów płynących Wisłą Królewiecką lub Szkarpawą.	 <p>Na terenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⚓ (Anker)</li> <li>⚠ (Wskazywanie niebezpieczeństwa)</li> <li>WC</li> <li>♿ (Osoba niepełnosprawna)</li> <li>🔌 (Prąd 230V)</li> <li>🗑️ (Kosze)</li> <li>🔥 (Ogrzewanie)</li> <li>🚰 (Woda)</li> <li>📷 (Kamera)</li> <li>🏠 (Mieszkanie)</li> </ul> <p>W pobliżu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ℹ️ (Informacja)</li> <li>🍴 (Restauracja)</li> <li>🛒 (Sklep)</li> <li>🚗 (Samochód)</li> <li>🚲 (Rowery)</li> <li>🚰 (Woda)</li> </ul>
<b>Port jachtowy w Kątach Rybackich</b>	Przystań znajduje się w zachodnim basenie portu w Kątach Rybackich. Wyposażona jest w zaplecze sanitarno-socjalne oraz instalację elektryczną, wodociągową i odbiór ścieków dostępne przy kei.	

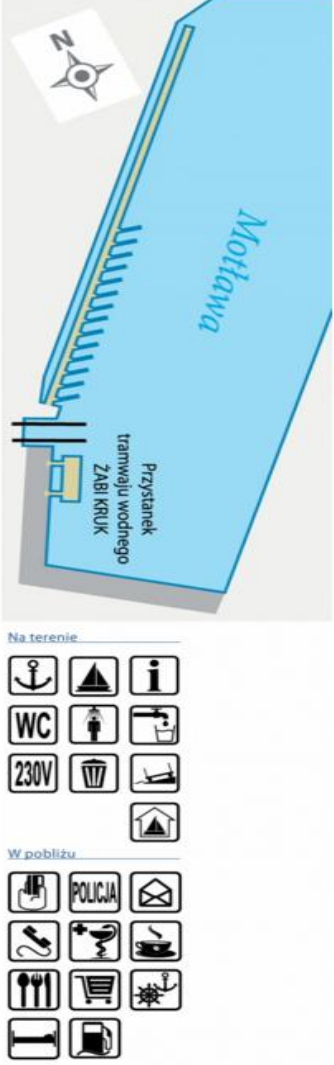
## Zalew Wiślany

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<b>Przystań jachtowa Neptun w Kątach Rybackich</b>	Prywatna przystań z wypożyczalnią sprzętu wodnego. Cumowanie do pływającego pomostu przed wrotami przeciwpowodziowymi.	
<b>Port jachtowy w Krynicy Morskiej</b>	W części przeznaczony dla jachtów cumowanie do pływających pomostów z y-bomami lub burtą do nabrzeża. Pirs pasażerski o długości 100 m zajmują statki białej floty. 45 miejsc cumowniczych. Na nabrzeżach przyłącza prądu i wody. Toalety i prysznice w osobnym budynku.	

## Zalew Wiślany

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Port rybacki w Krynicy Morskiej</b></p>	<p>W porcie brak udogodnień dla żeglarzy. Cumowanie burtą przy zachodnim nabrzeżu. Nabrzeże wschodnie zajmują kutry.</p>	
<p><b>Port w Piaskach</b></p>	<p>Cumujemy long side do każdego z nabrzeży i pomostu. Port ma odnowione nabrzeża i pomost na środku basenu. Na terenie ujęcie wody, energia elektryczna, pole namiotowe.</p>	

## Motława

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Przystań Żabi Kruk dla jednostek pływających</b></p>	<p>Przystań i całe zagospodarowanie terenu (w tym wejście na pomosty) jest przystosowane dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. Dostęp do bezprzewodowego internetu na kei oraz wypożyczalnia sprzętu wodnego.</p>	

## Motława

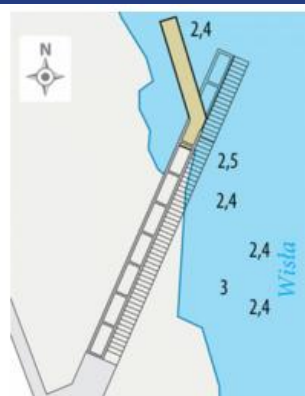
Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Przystań żeglarska przy ul. Sienna Grobla II</b></p>	<p>Przystań i całe zagospodarowanie terenu (w tym wejście na pomosty) jest przystosowane dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich. Dostęp do bezprzewodowego internetu na kei.</p>	
<p><b>Marina Gdańsk</b></p>	<p>Dostęp do bezprzewodowego internetu na kei. Prąd i woda (na pomostach), wc, prysznic, pralnia, odbiór śmieci i olejów, monitoring; w pobliżu: 2 sklepy żeglarskie, punkt wymiany butli gazowych. Około 60 miejsc.</p>	

**Wiśła**

Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
-------------------	------	------------------------

**Pomosty cumownicze w Tczewie**

Długość pomostu ok. 15 mb, przy którym mogą cumować małe jachty, łodzie motorowe i kajaki.



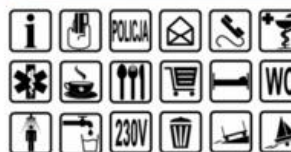
Na terenie





Pomost zbudowany w ramach projektu „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej. Etap I”



W pobliżu



Wisła		
Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard
<p><b>Przystań żeglarsko – pasażerska w Tczewie</b></p>	<p>Przystań dla statków pasażerskich dysponuje linią cumowniczą o długości 102 metrów z 4 miejscami do cumowania statków i 10 dla łodzi motorowych i jachtów. Bosmanat, zaplecze sanitarne, restauracja i taras widokowy</p>	 <p>Na terenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Anchor</li> <li>Icon: Sailboat</li> <li>Icon: Fork and knife</li> <li>Icon: Coffee cup</li> <li>Icon: WC</li> <li>Icon: Lightbulb</li> <li>Icon: Plug</li> <li>Icon: 230V</li> <li>Icon: Trash bin</li> <li>Icon: Boat</li> </ul> <p>W pobliżu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Information</li> <li>Icon: Handicap</li> <li>Icon: POLICJA</li> <li>Icon: Envelope</li> <li>Icon: Telephone</li> <li>Icon: Medical cross</li> <li>Icon: Shopping cart</li> <li>Icon: Gas</li> <li>Icon: House</li> <li>Icon: Boat</li> </ul>
<p><b>Port w Świbnie</b></p>	<p>Nabrzeża betonowe wyłożone są oponami i posiadają polery cumownicze. Slip łodzi rybackich mieści się na nabrzeżu zachodnim. Jachty cumują zwyczajowo na końcu nabrzeża zachodniego.</p>	 <p>Na terenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Sailboat</li> <li>Icon: WC</li> </ul> <p>W pobliżu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Icon: Telephone</li> <li>Icon: Handicap</li> <li>Icon: Medical cross</li> <li>Icon: Plug</li> <li>Icon: Fork and knife</li> <li>Icon: Shopping cart</li> <li>Icon: Gas</li> <li>Icon: Boat</li> <li>Icon: Trash bin</li> </ul>



Wisła		
Nazwa lokalizacji	Opis	Lokalizacja i standard

**Przystań rybacka w Mikoszewie** Przystań w Mikoszewie pozbawiona jest jakiegokolwiek infrastruktury.



### Objaśnienie użytych symboli

	Kapitanat Portu, bosmanat, operator portu jachtowego/przystani		Gaz w butlach, ładowanie butli		Pralnia
	Miejsce gościnne dla jachtów		Wyposażenie żeglarskie		Portowa stacja paliwa
	Wydzielone miejsce odprawy granicznej, celnej		Klub Żeglarski		Naprawa silników
	Informacja turystyczna		Hotel/ Pensjonat		Naprawa urządzeń elektrycznych i elektronicznych
	Bankomat		Wypożyczalnia rowerów		Zagłomistrz
	Posterunek policji		Wypożyczalnia samochodów		Slip
	Poczta		WC		Rampa
	Telefon		Prysznic		Stocznia
	Apteka		Woda pitna		Zimowanie jachtów
	Szpital/pomoc medyczna		Energia elektryczna		Dźwig stacjonarny
	Restauracja/bar		Śmietnik		Wysięgnik do masztów
	Kawiarnia		Odbiór ścieków zaolejonych		
	Zaopatrzenie (żywność, art. gosp. domowego, środki czystości)		Odbiór ścieków		

Źródło: Pętla Żuławska. Przewodnik turystyki wodnej

- na Zatoce Gdańskiej:
  - Chałupy - port Celarków - drewniany pomost umożliwia cumowanie jednostek o zanurzeniu do 1,2 metra. W pobliżu parking dla około 30 samochodów. W sąsiedztwie mała gastronomia, wypożyczalnia rowerów i łodzi;
  - Chałupy - pomost cumowniczy z przyczółkiem (część stała 28m i pływająca 68m), toaleta publiczna, punkt informacji turystycznej, wypożyczalnia sprzętu sportowego, dostępny prąd elektryczny, woda, internet wi-fi;
  - Kuźnica - pomost cumowniczy; nieosłonięty przed wiatrem i falowaniem i zlokalizowany na bardzo płytkiej wodzie; Pomost ten składa się z dwóch części - wysokiego, betonowego przyczółka (oświetlonego czterema latarniami) i pływającego, bardzo niskiego pomostu. W pobliżu punkt informacji turystycznej z dostępem do internetu, a także toalety i prysznice;
  - Kuźnica - port - w zależności od stanu wody do portu mogą wejść jachty turystyczne o maksymalnym zanurzeniu 1,5 m; dostępne toalety i prysznic oraz energia elektryczna na kei; miejsce dla 10 jachtów;
  - Swarzewo - pomost stały o długości 10 m oraz pomost pływający o długości 32 m;
  - Puck - Port Jachtowy - przyjmuje jednostki o długości kadłuba do 20 m i zanurzeniu nie przekraczającym 2,8 m; możliwość korzystania z nabrzeża, wody pitnej, toalet, energii elektrycznej, bezpłatnego internetu bezprzewodowego jak również punktu odbioru śmieci.; w pobliżu płatny parking;
  - Puck-HOM - dostępna hala skutnicza, możliwość zimowania jachtów na placu, plaży lub w hali skutniczej;
  - Jastarnia - przystań żeglarska dysponuje 60 miejscami; głębokość w porcie waha się od 2 do 5 m. Do dyspozycji prąd oraz woda na kei; basen portowy z nabrzeżami postojowymi i remontowymi, pomostami cumowniczymi, zapleczem administracyjno -warsztatowym. Przy nabrzeżach i pomostach miejsca postoju jednostek rybackich, rekreacyjnych, sportowych. Urządzenie do wodowania jednostek o nośności 65 t, stacjonarny żuraw o udźwigu 6,3 t. Budynek administracyjno – socjalny, budynek gromadzenia odpadów, sezonowo dwa kontenery sanitarne (toalety i prysznice)
  - Hel - marina jest zlokalizowana w Porcie Rybackim, który znajduje się na końcu półwyspu helskiego. Stanowiska postojowe dla jachtów są zlokalizowane przy pomostach pływających (jednostki do 11m) oraz przy kei w basenie jachtowym. Jest otoczona przez system falochronów. Posiada 35 stanowisk dla jednostek sportowych i turystycznych o zanurzeniu maksymalnym 4,5 m;

- Rzucewo - na terenie istnieje pomost pływający wraz ze stałym przyczółkiem. Obok pomostu znajduje się szczątkowa rampa do wodowania jednostek; dostęp do energii elektrycznej, kanalizacja, internet wi-fi, sanitariaty;
- Osłonino - na terenie istnieje pomost pływający wraz ze stałym przyczółkiem. Obok pomostu znajduje się szczątkowa rampa do wodowania jednostek, brak podstawowej infrastruktury;
- Rewa - przyczółek pomostu stałego, pomost pływający, slip; budynek informacji turystycznej z podstawowymi sanitariatami w odległości ok. 130 m, budynek bosmanatu z podstawowymi sanitariatami w odległości ok. 80m;
- Gdynia - Marina - 260 miejsc cumowniczych z dostępem do wody i prądu, można korzystać z punktów odbioru ścieków sanitarnych, toalet chemicznych, punktu segregacji śmieci, slipów i żurawia stacjonarnego o maksymalnym obciążeniu do 2,5 tony. Zlokalizowana na nabrzeżu stacja paliw umożliwia bezpieczne i ekologiczne tankowanie paliwa, a basen żeglarski jest monitorowany;
- Sopot - Marina - zlokalizowana na końcu sopockiego Mola; trzy baseny, w których przewidziano 103 miejsca postojowe tj. 63 miejsca dla łodzi o długości do 10 metrów i 40 miejsc dla łodzi o długości do 24 metrów. Dostępny prąd i woda (na pomostach), toalety, prysznice, pralnia, odbiór śmieci i olejów, monitoring;
- Brzeźno (Zaspa) - Molo - miejsce do cumowania od strony wschodniej, na głowicy mola światło; w sezonie czynne punkty gastronomiczne;
- Gdańsk - Marina Na Stępce - została zbudowana w ramach programu Ożywienia Dróg Wodnych w Gdańsku i oddana do użytku latem 2012 roku. Głębokości umożliwiają zawijanie tu zarówno jachtom balastowo-mieczowym jak i kilowym. Cumujemy do y-bomów. Większe jachty mają do dyspozycji fragment nabrzeża. na pomoście zainstalowane są skrzynki do poboru prądu, i krany z wodą. W budynku bosmanatu wc i prysznice. Obok parking. Całość jest częściowo ogrodzona i strzeżona całą dobę; Świadczone usługi -korzystanie z energii elektrycznej 230V, korzystanie z wody pitnej, bezprzewodowy dostęp do internetu, odbiór zużytych olejów, odbiór nieczystości stałych, dostęp dla osób niepełnosprawnych, obsługa w języku angielskim, ochrona 24 h, korzystanie z pralkosuszarki, korzystanie z sanitariatów, WC – bezpłatne;
- Gdańsk - Port Północny - położony jest pomiędzy portem gdańskim a Górkami Zachodnimi. Nie jest to miejsce dostępne dla jachtów. Wysokie nabrzeża obłożone odbijaczami przyjaznymi dla statków, ale nie dla jachtów, falowanie w większości basenów portowych, brak miejsca przeznaczonych dla jachtów;

- Gdańsk - Twierdza Wisłoujście - zajmuje 2,4 ha, z trzech stron otoczony wodą - Kanał portowy, fosa wewnętrzna i fosa zewnętrzna. Hangar jachtowy - powierzchnia użytkowa 650(m<sup>2</sup>), kubatura 3500 (m<sup>3</sup>), Slip boczny i dźwig do stawiania masztów; dostępne - toalety, prysznice, bieżąca woda;
- Świbno - Nabrzeża betonowe wyłożone są oponami i posiadają polery cumownicze. Slip łodzi rybackich mieści się na nabrzeżu zachodnim. Jachty cumują zwyczajowo na końcu nabrzeża zachodniego; brak toalet, prysznic, przyłącza prądu; dostępny prąd elektryczny, brak kanalizacji, internetu wi-fi, sanitariatów i innych udogodnień;

Należy zakładać, iż możliwość budowy sieciowego produktu turystycznego w oparciu o infrastrukturę już istniejącą jak i planowaną zarówno w ramach przedsięwzięcia strategicznego jaki i poza nim uzależnione jest w wiodącej części od zgody podmiotów dysponujących infrastrukturą na realizację wspólnych działań, nade wszystko o charakterze marketingowym i promocyjnym.

## Rekomendacje

- zasadnym jest to, aby w ramach sieciowego produktu turystycznego uwzględniać infrastrukturę, nie tylko w lokalizacjach strategicznych i istotnych z punktu widzenia użytkowników, ale także taką, która spełnia standardy w zakresie utrzymania, czystości oraz udogodnień,
- włączenie infrastruktury i operatorów prywatnych powinno polegać na umożliwieniu korzystaniu ze wspólnej identyfikacji wizualnej (tożsame logotypy, wyróżniki graficzne, materiały informacyjne i promocyjne w ramach jednego sieciowego produktu turystycznego),
- koniecznym jest zapewnienie współpracy między potencjalnymi beneficjentami przedsięwzięcia strategicznego a spółką Pętla Żuławska sp. z o.o.,
- należy podejmować działania zmierzające do ujednoczenia lub zbliżenia stawek opłat uiszczanych przez użytkowników końcowych za korzystanie z infrastruktury o podobnym lub zbliżonym standardzie (wspólna taryfikacja),
- podejmowanie wspólnych działań promocyjnych oraz uczestnictwo w imprezach i innych wydarzeniach związanych z żeglarstwem na terenie Województwa Pomorskiego,
- wypracowanie wspólnego standardu świadczonych usług (uniformizacja) oraz automatyzacja obsługi (uiszczanie opłat za pomocą instrumentów elektronicznych np. kart przedpłaconych),
- wspólne i w porozumieniu ze wszystkim zainteresowanymi podmiotami ustalanie zamierzeń rozwojowych, w tym promocyjnych.

## 2.6. Strategia kreacji i promocji marki Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej

Niniejszy podrozdział koncentruje się na instytucjonalnych aspektach wdrażania strategii kreacji i promocji marki Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej, co jest elementem wypracowania rozwiązań dotyczących wypracowania sposobów efektywnego zarządzania produktem turystycznym Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie wypracowano w ramach przygotowania dokumentu Model zarządzania marką turystyczną, który jest elementem projektu pt. „Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”. Informacje zawarte w tym podrozdziale pochodzą ze wskazanego opracowania.

Głównym celem wspomnianej Strategii jest określenie docelowego sposobu zarządzania dwoma markami produktów turystycznych: Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska. Założono odrębne kształtowanie każdej z marek produktowych. Przyjęto jednocześnie, że stanowią one składowe portfolio marek produktowych w ramach (spajającej całość oferty województwa w dziedzinie turystyki wodnej) marki !Pomorskie – Tu się pływa. Efektem prac jest model sieciowej struktury organizacyjnej służącej kreowaniu i utrzymywaniu tych marek.

W wyniku badania rynku i analizy Pętli Żuławskiej oraz Zatoki Gdańskiej, autorzy Strategii zaproponowali trzy modele zarządzania produktem turystycznym, różniące się strukturą podmiotową. Przedmiotem zarządzania ma być (w każdym z modeli) produkt turystyczny wraz z marką dotyczącą zarówno oferty jednostek publicznych, jak i innych podmiotów, w tym istniejących już podmiotów sektora prywatnego.

### MODEL 1

W ramach pierwszego modelu założono wykorzystanie istniejących struktur, co w znacznym stopniu ogranicza problemy administracyjno-formalne, ale jednocześnie wiąże się z pewnymi ograniczeniami związanymi ze zróżnicowaniem akwenów, które byłyby zarządzane przez jedną spółkę. Wyodrębniono jego trzy warianty (istniejąca spółka, dwie spółki dedykowane każdemu z produktów: Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska oraz konsorcjum dwóch spółek). W wariacie drugim pierwszego modelu proponuje się stworzenie drugiej – nowej – spółki, która wykorzystując wcześniejsze doświadczenia związane z realizacją projektu odnoszącego się do Pętli Żuławskiej stworzy odrębną markę Zatoki Gdańskiej. Trzeci wariant przewiduje stworzenie konsorcjum, w ramach którego obie spółki mogłyby prowadzić wspólne działania promocyjne i inwestycyjne zwiększając tym samym ich skuteczność. Ponadto stworzenie konsorcjum także umożliwi starania o środki unijne.

## MODEL 2

Drugi model zakłada zdefiniowanie odrębnie realizowanych funkcji zarządzania produktem, tj. nadzoru strategicznego, nadzoru operacyjnego i podmiotów wykonujących działania operacyjne. Struktury je realizujące osadzone są na różnych poziomach: regionalnym, subregionalnym (gdzie istotną rolę odgrywają partnerzy projektu) i lokalnym (gdzie wyodrębnione jednostki prowadzą działania operacyjne związane z promocją produktu Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej).

Nadzór strategiczny polegać ma na kreowaniu długookresowej polityki oraz wyznaczaniu i kontroli przestrzegania standardów wynikających z przyjętej strategii działania, w tym określaniu standardów zagospodarowania infrastruktury żeglarskiej, identyfikacji wizualnej, promocji, jak również na podejmowaniu działań dot. likwidacji barier nawigacyjnych i bezpieczeństwa, itp. Realizatorem nadzoru strategicznego, który umiejscowiony został na poziomie województwa ze względu na konieczność zastosowania jednolitej polityki dla całego Pomorza, powinien być Samorząd Województwa Pomorskiego.

Na poziomie subregionalnym działać powinni partnerzy projektu, którzy sprawować będą kontrolę nad realizacją Strategii na poziomie operacyjnym. Nadzór strategiczny będzie przekazywał wyniki kontroli bezpośrednio podmiotom z nadzoru operacyjnego i to im będą przekazywane kolejne instrukcje i procedury, które będą egzekwowane od najniższego szczebla, tj. poziomu odpowiedzialnego za działania operacyjne. De facto, na ostateczny kształt produktu wpływ będą miały podmioty odpowiedzialne za promocję na szczeblu lokalnym, czyli np. Pętla Żuławska Sp. z o.o., Lokalne Grupy Działania, Lokalne Grupy Rybackie, lokalne stowarzyszenia i klastry turystyczne. Ze względu na wagę problemu zachowania spójności przy komunikacji z tak wieloma jednostkami, rekomendowane jest rozważenie wsparcia ich przez Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną (bądź inną jednostkę koordynacyjną).

Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania, problem koordynacji działań operacyjnych i rozwiązywania bieżących spraw zlokalizować będzie można w dwóch ściśle ze sobą współpracujących punktach. Znacząco zmniejszone zostanie ryzyko rozbieżności w komunikacji i promocji marki. PROT jako jednostka odpowiedzialna za wizerunek województwa pomorskiego, będzie realizowała politykę promocji województwa i koordynowała ją z promocją realizowaną przez partnerów projektu i jednostki lokalne.

## MODEL 3

Zgodnie z zapisami Strategii, trzeci model również zakłada wskazany powyżej podział według funkcji z uwzględnieniem podziału geograficznego, jednakże proponuje inną strukturę. Organ na poziomie regionalnym nadal pełni funkcję nadzoru strategicznego, występuje też jedna lub dwie organizacje turystyczne odpowiedzialne za produkt turystyczny. Na szczeblu lokalnym związanym z działaniami operacyjnymi umieszczeni są operatorzy marin oraz inne podmioty

związane z turystyką w regionie. Odrębnie definiuje się ponadto funkcje promocji o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym.

Działania operacyjne na poziomie lokalnym będą nadzorować specjalnie do tego stworzone Lokalne Organizacje Turystyczne produktowe (LOT „Pętla Żuławska” i LOT „Zatoka Gdańska”). Będą one odpowiedzialne za spójny przekaz promocyjny i komunikację marek Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej. Będą także sprawować kontrolę na szczeblu operacyjnym związaną z działaniami podejmowanymi przez podmioty mające najbliższy kontakt z klientem, czyli przede wszystkim przez operatorów marin, a ponadto innych zainteresowanych (np. lokalne stowarzyszenia turystyczne, firmy czarterujące, Lokalne Grupy Działania, Lokalne Grupy Rybackie itp.). W takim przypadku Urząd Marszałkowski komunikuje się bezpośrednio z LOT produktowym wyznaczając standardy działania. Partnerzy projektu powinni ściśle współpracować z LOT produktowymi przy realizacji założeń polityki i wspierać działania organizacyjne związane np. z wyborem operatorów poszczególnych marin oraz działania związane z kreowaniem elementów produktu rozszerzonego.

LOT podlegają Ustawie z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach oraz Ustawie z dnia 25 czerwca 1999 r. o Polskiej Organizacji Turystycznej (POT). Według art. 4.3. Ustawy o POT oraz wymogów POT i założeń tworzenia trójstopniowego systemu promocji turystycznej w Polsce do najważniejszych zadań lokalnych organizacji turystycznych należą<sup>10</sup>:

- integracja społeczności lokalnej (w tym jednostek samorządu lokalnego i branży turystycznej),
- kreowanie produktu turystycznego wokół lokalnych atrakcji turystycznych,
- gromadzenie i aktualizacja informacji o atrakcjach i produktach turystycznych,
- utrzymanie i prowadzenie lokalnych punktów informacji turystycznej.

W modelu tym ważną rolę pełni PROT jako podmiot koordynujący marki turystyczne województwa pomorskiego. PROT miałyby zapewnić spójność strategii komunikacji na szczeblu strategicznym i operacyjnym z działaniami ogólnowojevodzkimi, jak również prowadzić i koordynować działania wykraczające poza szczebel regionalny. Przedstawiciel PROT również powinien zasiadać ze władzami LOT produktowych by mieć wpływ na kształtowanie działań produktowych zgodnie ze standardami wojewódzkimi.

Istotną zaletą modelu jest możliwość łatwego rozszerzania go (o ile zajdzie taka potrzeba) o kolejne produkty turystyczne poprzez tworzenie dedykowanych im LOT (np. „Pomorskie Szlaki Kajakowe”, czy też Zatoka Pucka).

Autorzy Strategii wskazują, że **rozwiązaniem rekomendowanym** powinien być model trzeci.

W modelu rekomendowanym Strategia przewiduje bezpośredni udział w zarządzaniu marką następujących podmiotów:

<sup>10</sup> <http://www.pot.gov.pl/o-polskiej-organizacji-turystycznej/p/wspolpraca/lokalne-organizacje-turystyczne>

1) na szczeblu lokalnym:

- dysponenci infrastruktury (portów, przystani, marin) jako podmioty bezpośrednio prowadzące obsługę klienta i promocję w miejscach obsługi, mających brać udział w planowaniu przedsięwzięć wpływających na postrzeganie promowanych marek,
- „LOT produktowe” – LOT „Zatoka Gdańska” i LOT „Pętla Żuławska” jako stowarzyszenia prowadzące uzgodnienia, budujące plany i nadzorujące ich realizację na poziomie operacyjnym,

2) na szczeblu regionalnym:

- Województwo Pomorskie i wspierające Województwo Warmińsko – Mazurskie, uczestniczące w tworzeniu planów, prowadzący strategiczny nadzór nad realizacją Strategii komunikacji i czynnikami wpływającymi na postrzeganie marek,
- Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna oraz Warmińsko-Mazurska Regionalna Organizacja Turystyczna, jako przyszli uczestnicy planowania i organizatorzy przedsięwzięć promocyjnych o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym (w tym międzynarodowym).

Wykaz zadań, relacje między ww. podmiotami jak również etapy wdrażania modelu docelowego omówiono w sposób szczegółowy w dokumencie Strategii.

### **Finansowanie działań promocyjnych w ramach Przedsięwzięcia Strategicznego**

Kwalifikowalność wydatków na promocję jest limitowana wytycznymi RPO WP na lata 2014-2020.

Koszty informacji i promocji rozumianej jako podkreślenie udziału unii europejskiej w realizacji Przedsięwzięcia stanowić mogą nie więcej niż 3% całkowitych kosztów kwalifikowalnych projektu oraz równocześnie nie więcej niż 50.000 PLN. Koszty promocji produktu turystycznego, a więc związanego w sposób bezpośredni z wdrażaniem działań rekomendowanych w ramach Strategii kreacji i promocji marki Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej, są ograniczone do wysokości 100.000 PLN wydatków kwalifikowalnych w projekcie. Dla rekomendowanej liczby 7 partnerstw, które docelowo złożą wnioski o dofinansowanie maksymalny budżet promocyjny, który można wykazać jako wydatki kwalifikowane wyniesie więc maksymalnie 700 tys. zł.

Założeniem Przedsięwzięcia jest zagregowanie budżetów częściowych do wspólnego budżetu na promocję, poprzez scedowanie działań poszczególnych partnerstw na jedno partnerstwo i wybranie podmiotu do prowadzenia wspólnych działań promocyjnych.

Dodatkowo, przewidziane są do uruchomienia środki na działania promocyjne realizowane bezpośrednio z budżetu Inspiratora – Samorządu Województwa Pomorskiego. Środki te zaplanowano na łączną kwotę 600 tys. zł, ale jedynie na lata 2016-2018. W kolejnych latach środki uwzględniane są już jedynie w budżetach Beneficjentów.



## 3. WYKONALNOŚĆ TECHNICZNO-TECHNOLOGICZNA



### 3.1. Rekomendowany zakres inwestycyjny Przedsięwzięcia

#### 3.1.1. Etapy weryfikacji zakresu Przedsięwzięcia

Pierwszy etap weryfikacji kart konsultacyjnych zgłoszonych przez beneficjentów został przeprowadzony w dokumencie pn. „Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej”. Karty Konsultacyjne zostały poddane weryfikacji, której zakresem było sprawdzenie:

- aktualności planów potencjalnych beneficjentów,
- kompletności informacji o planowanej inwestycji,
- posiadanego programu (zakres prac i funkcje poszczególnych elementów infrastruktury), którego elementy są zgodne z zakresem Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obrębie Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”.

W wyniku weryfikacji Kart Konsultacyjnych część Kart Konsultacyjnych została zmodyfikowana oraz uzupełniona na skutek bezpośrednich rozmów z Beneficjentami oraz innymi Interesariuszami Przedsięwzięcia w trakcie wizji lokalnych.

Różnorodność zgłoszonych tematów, a także brak komplementarności informacji zawartych w zgłoszonych Kartach Konsultacyjnych wymagało weryfikacji i określenia kryteriów oceny, które odpowiadają wytycznym zgłoszonym przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, oraz zgodnych z założeniami Przedsięwzięcia Strategicznego. Na tej podstawie opracowano Kryteria Oceny Zgłoszonych Kart Konsultacyjnych, które podzielono na dwa zagadnienia: Ocena zgodności przedstawionego programu w Karcie Konsultacyjnej z zakresem Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obrębie Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oraz ocena kompletności informacji zawartych w Karcie Konsultacyjnej.

W aspekcie oceny zgodności przedstawionego programu w Karcie Konsultacyjnej z zakresem Przedsięwzięcia, każda z Kart Zadań została sprawdzona pod względem zgodności z następującymi kryteriami:

- Zadanie wpisuje się w tworzenie ponadregionalnego sieciowego produktu turystycznego. Celem Zadania jest realizacja nowej infrastruktury lub uzupełnienie istniejących rozwiązań w kontekście maksymalizacji efektu projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”. Podstawowym założeniem Zadania jest:
  - polepszenie spójności całego produktu turystycznego w efekcie realizacji etapu I oraz zwiększenie dostępności szlaku Pętli Żuławskiej od strony wód morskich, lub

- żeglarska aktywizacja wód Zatoki Gdańskiej poprzez budowę i modernizację sieci portów jachtowych.
- Zadanie likwiduje bariery i rozwiązuje istotne problemy:
  - **w przystaniach jachtowych**, tj. konieczność modernizacji lub brak podstawowych obiektów kubaturowych z sanitariatami oraz pomieszczeniami przeznaczonymi dla bosmana, brak umocnieniowych nabrzeży, płytkie dno basenów portowych i dojść do przystani, zły stan lub brak niezbędnej infrastruktury żeglarskiej, m.in. pomostów cumowniczych, slipów, falochronów czy też zwiększenie liczby miejsc postojowych (cumowniczych);
  - **na szlakach wodnych**, takie jak stałe mosty o niskim prześwicie, płytkie tory wodne, niebezpieczne przeszkody.

Dodatkowo uzupełnia niezbędną infrastrukturę w kluczowych lokalizacjach z perspektywy bezpieczeństwa żeglugi i turystyki wodnej.

- Zadanie zwiększa komfort i standardy wypoczynku nad wodą, takie jak ilość i jakość sanitariatów oraz poprawa ich dostępności, informację żeglarską, dostęp do podstawowych mediów oraz Internetu bezprzewodowego, zagospodarowanie terenu w małą architekturę i małe obiekty rekreacyjne skierowane na obsługę turystów przybywających od strony wody.
- Zadanie zapewnienia warunki do dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego części województwa objętej projektem.

W aspekcie oceny kompletności informacji zawartych w Karcie Konsultacyjnej, każda z Kart Zadań została sprawdzona pod względem zgodności z następującymi kryteriami:

- Zadanie w swoim programie jasno określa zakres działań, który jest adekwatny do planowanej funkcji i wyznaczonego terenu.
- Istotą oceny tego podpunktu jest program zadania, który został określony w Karcie Konsultacyjnej i sprawdzenie czy wskazane tereny przeznaczone pod inwestycję są adekwatne do założeń inwestycji.

Każda zgłoszona Karta Konsultacyjna została zweryfikowana w ujęciu całościowym (w zakresie prac, planowanej funkcji, wyznaczonego terenu i kompletności przekazanych informacji) oraz zweryfikowane zostały poszczególne elementy proponowanego zakresu prac pod względem zgodności z kryteriami. Podstawą otrzymania pozytywnej oceny i dopuszczenia do dalszej analizy było spełnienie wszystkich kryteriów Oceny zgodności przedstawionego programu w Karcie Konsultacyjnej z zakresem Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obrębie Pętli

Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”. Braki w kryterium Oceny kompletności informacji zawartych w Karcie Konsultacyjnej powodowały przyznanie oceny pozytywnej i dopuszczenie do dalszej analizy po uwzględnieniu zmienionego zakresu inwestycji.

Przeprowadzone wizje lokalne oraz doświadczenia Wykonawcy wykazały zasadność podjęcia działań w postaci przeanalizowania kilku dodatkowych lokalizacji, które nie zostały zgłoszone przez potencjalnych Beneficjentów. Dodatkowymi lokalizacjami, dla których postanowiono przygotować dodatkowe Karty Zadania są:

- przystań żeglarska „Park Północny” na terenie miasta Malborka,
- przystań żeglarska w Basenie Prezydenta w Gdyni.

Powodem, dla którego postanowiono uwzględnić w koncepcji dodatkowe zadanie dla lokalizacji „Park Północny” w Malborku, jest jej istotność na drodze wodnej na rzece Nogat (pomiędzy Białą Górą a Elblągiem i Zalewem Wiślanym) oraz duże zainteresowanie środowiska żeglarskiego rozwojem przystani, która została zrealizowana w ramach Projektu „Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej. Etap I”.

#### **Fotografia 1. Dokumentacja fotograficzna z lokalizacji Malbork -Park Północny**



*Źródło: Opracowanie własne*

Drugą lokalizacją, która została dodatkowo uwzględniona w koncepcji jest budowa przystani żeglarskiej w Basenie Prezydenta w Gdyni. Uzasadnieniem dla tej lokalizacji jest brak wystarczającej liczby miejsc cumowniczych w istniejącym porcie jachtowym oraz stale rosnąca liczba żeglarzy i jednostek pływających, a także dogodność lokalizacji w obrębie Zatoki Gdańskiej.

## Fotografia 2. Dokumentacja fotograficzna z lokalizacji Gdynia - Dalmor



Źródło: Opracowanie własne

W trakcie trwania prac wielokrotnie dokonywane były korekty zakresu prac dla poszczególnych zadań. Ostatecznie weryfikacji, ocenie i podziale na zadania zostało poddane 39 Kart Konsultacyjnych.

W wyniku weryfikacji w ramach preselekcji, z 37 zgłoszonych przedsięwzięć oraz dwóch dodatkowych zadań, 2 karty konsultacyjne nie zostały poddane dalszej analizie, pozostałe karty poddane zostały dalszym analizom jakościowym, a ich forma została rozbudowana do struktury Kart Zadań.

W poniższej tabeli zadań nie ujęto Tczewa, który bazując na istniejącej infrastrukturze żeglarskiej deklaruje współpracę w ramach Przedsięwzięcia, w tym w ramach działań promocyjno-informacyjnych. Tczew nie złożył karty zadania inwestycyjnego. Możliwość ujęcia Tczewa w Przedsięwzięciu wiązać się będzie jednak z koniecznością spełnienia wszystkich warunków związanych z wytycznymi RPO WP, w tym w praktyce z realizacją pewnego, nawet ograniczonego zakresu zadań inwestycyjnych, np. związanego z oznakowaniem lub zastosowaniem na istniejącej infrastrukturze wspólnych dla sieciowego produktu turystycznego elementów identyfikacji wizualnej.

**Tabela 13: Lista kart zadań**

Lp.	Numer Karty Zadania	Nazwa Karty Zadania	Lokalizacja	Gmina
<b>Zadania które otrzymały rekomendację pozytywną na etapie preselekcji</b>				
1.	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	Błotnik	Cedry Wielkie
2.	2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Gniew	Gniew
3.	3.1	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	Rewa	Kosakowo

4.	4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	Korzeniewo	Kwidzyn
5.	5.1	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk
6.	5.2	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	Gdańsk	Miasto Gdańsk
7.	5.3	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk
8.	5.4	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	Gdańsk	Miasto Gdańsk
9.	5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk
10.	5.6	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
11.	5.7	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
12.	6.1	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
13.	7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
14.	8.1	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	Wiślinka	Pruszcz Gdański
15.	9.1	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański
16.	9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański
17.	10.1 a	Ośłonino - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Ośłonino	Puck
18.	10.1 b	Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Rzucewo	Puck
19.	11.1	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	Mikoszewo	Stegna
20.	12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	Władysławowo	Władysławowo
21.	12.2	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	Chałupy	Władysławowo
22.	13.1	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru	Krynica Morska	Krynica Morska
23.	13.2	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi	Krynica Morska	Krynica Morska
24.	13.3	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	Krynica Morska	Krynica Morska
25.	13.4	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	Nowa Karczma	Krynica Morska
26.	14.1	Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	Hel	Miasto Hel
27.	15.1	Puck - budowa portu jachtowego	Puck	Miasto Puck
28.	16.1	Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej	Sopot	Miasto Sopot
29.	17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	Jastarnia	Miasto Jastarnia

30.	18.1	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	Żelichowo	Nowy Dwór Gdański
31.	18.2	Tujsk - remont mostu zwodzonego	Tujsk	Stegna
32.	18.3	Rybina - remont mostu kolejowego	Rybina	Stegna
33.	19.1	Malbork - budowa przystani dla houseboatów	Malbork	Miasto Malbork
34.	19.2	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	Malbork	Miasto Malbork
35.	20.1	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
36.	21.1	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	Przebrno	Krynica Morska
37.	22.1	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	Gdynia	Miasto Gdynia
<b>Zadania które otrzymały rekomendację negatywną na etapie preselekcji</b>				
38.	11.2	Uruchomienie wodnej komunikacji tramwajowej z miastami Zatoki Puckiej oraz Zalewu Wiślanego	Mikoszewo	Stegna
39.	17.2	Szlak nad Zatoką Pucką w Jastarni	Jastarnia	Miasto Jastarnia

Źródło: Opracowanie własne

Na kolejnym etapie prac, dla wszystkich powyższych zadań stworzone zostały Karty Zadań, w których przedstawiona została ogólna i szczegółowa lokalizacja inwestycji, dane ogólne o lokalizacji, dokumentacja fotograficzna, część analityczna karty oraz część projektowa. W części projektowej przedstawiono przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej, w części kubaturowej i zagospodarowania terenu oraz w części infrastruktury technicznej. Rozwiązania w części hydrotechnicznej dla większości z zadań zostały przedstawione w dwóch wariantach, różniących się na ogół materiałem i potencjalną wytrzymałością.

Drugim etapem oceny zadań, przedstawionych już w formie Kart Zadań było określenie ich priorytetowości.

Głównym kryterium w wyznaczeniu Zadań priorytetowych był ich wpływ na możliwości rozwoju turystyki wodnej, rozwiązanie istniejących problemów oraz potencjał realizacyjny założonych celów. Kryteria zostały opracowane na podstawie analiz, wizji lokalnych we wszystkich lokalizacjach, konsultacji ze środowiskiem żeglarskim oraz informacji zawartych w Kartach Zadań, dla których podstawą były Karty Konsultacyjne zgłoszone przez Beneficjentów.

Wyodrębniono czternaście kryteriów oceny Kart Zadań, w tym pięć kryteriów głównych oraz dziewięć kryteriów dodatkowych, mających charakter uzupełniający i ukazujący potencjał zadania.

Kryteria Główne:

1. Charakterystyka nawigacyjna lokalizacji: głębokość dna oraz czynniki hydrologiczne określające możliwości manewrowania dla grup jednostek pływających.
2. Odległość do najbliższego istniejącego obiektu o podobnym przeznaczeniu.

3. Istotność inwestycji jako elementu w kontekście całościowego założenia koncepcji programowo-przestrzennej dla sieciowego produktu turystycznego.
4. Poprawa warunków i bezpieczeństwa żeglugi, w tym uzupełnienie szlaków żeglownych miejsca cumowania oraz likwidacja utrudnień i barier.
5. Przewidywane zwiększenie liczby miejsc cumowniczych.

Kryteria dodatkowe:

1. Wpływ inwestycji na rozwój oferty rekreacyjno-sportowej związanej z wodą.
2. Istniejąca infrastruktura żeglarska i hydrotechniczna (np. baseny portowe, pomosty, umocnione nabrzeża), której modernizacja lub rozbudowa podniesie wartość miejsca.
3. Zaplecze gastronomiczno - noclegowe w bliskiej odległości, infrastruktura pośrednio wpływająca na atrakcyjność lokalizacji.
4. Walory kulturowe w bliskiej odległości, w tym zabytki o znaczeniu krajowym i międzynarodowym generujące ruch turystyczny.
5. Walory przyrodniczo-krajobrazowe, bliskość szlaków turystycznych oraz ścieżek rowerowych.
6. Istniejąca infrastruktura parkingowa i rekreacyjno-lądowa (np. grill, miejsce na ognisko, zadaszony stół z ławami, itp.) pośrednio wpływająca na atrakcyjność lokalizacji.
7. Dostępność komunikacji publicznej, ułatwiająca dostęp do szerokiego zakresu usług zlokalizowanych w najbliższych miejscowościach (sklepy, gastronomia, poczta, pomoc medyczna, zaplecze noclegowe, węzły komunikacji krajowej i międzynarodowej itp.).
8. Przeszkody w realizacji projektu - prawne i planistyczne (w tym niezgodność z Planami Miejscowymi, struktura własności gruntów, lokalizacja na terenach zalewowych itp.).
9. Przeszkody w realizacji projektu - przyrodnicze (w tym lokalizacja na terenach Natura 2000, Korytarzy Ekologicznych, itp.).

**Tabela 14: Zestawienie kart zadań z uwzględnieniem priorytetyzacji i wskazania do dalszych analiz**

Lp.	Numer Karty Zadania	Nazwa Karty Zadania	Lokalizacja	Gmina
<b>Zadania rekomendowane</b>				
1.	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	Błotnik	Cedry Wielkie
2.	2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Gniew	Gniew
3.	3.1	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	Rewa	Kosakowo

4.	4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	Korzeniewo	Kwidzyn
5.	5.3	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk
6.	5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk
7.	5.6	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
8.	5.7	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
9.	7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	Gdańsk	Miasto Gdańsk
10.	7.1.	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 2	Gdańsk	Miasto Gdańsk
11.	8.1	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	Wiślinka	Pruszcz Gdański
12.	9.1	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański
13.	9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański
14.	10.1b	Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Rzucewo	Puck
15.	12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	Władysławowo	Władysławowo
16.	13.1	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru	Krynica Morska	Krynica Morska
17.	13.2	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu	Krynica Morska	Krynica Morska
18.	13.4	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	Nowa Karczma	Krynica Morska
19.	15.1	Puck - budowa portu jachtowego	Puck	Miasto Puck
20.	16.1"a"	Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej	Sopot	Miasto Sopot
21.	17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	Jastarnia	Miasto Jastarnia
22.	18.1	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	Żelichowo	Nowy Dwór Gdański
23.	18.2	Tujsk - remont mostu zwodzonego	Tujsk	Stegna
24.	19.2	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	Malbork	Miasto Malbork
25.	22.1	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	Gdynia	Miasto Gdynia
<b>Zadania które znalazły się na liście rezerwowej</b>				
1.	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego - etap 2	Błotnik	Cedry Wielkie
2.	5.1	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk
3.	5.2	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	Gdańsk	Miasto Gdańsk
4.	5.4	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	Gdańsk	Miasto Gdańsk
5.	6.1	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
6.	10.1a	Oslonino - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Oslonino	Puck



7.	11.1	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	Mikoszewo	Stegna
8.	12.2	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	Chałupy	Władysławowo
9.	13.3	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	Krynica Morska	Krynica Morska
10.	14.1	Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	Hel	Miasto Hel
11.	16.1 "b" i "c"	Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej	Sopot	Miasto Sopot
12.	18.3	Rybina - remont mostu kolejowego	Rybina	Stegna
13.	19.1	Malbork - budowa pomostu cumowniczego dla houseboatów	Malbork	Miasto Malbork
14.	20.1	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk
15.	21.1	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	Przebrno	Krynica Morska

Źródło: Opracowanie własne

W wyniku drugiego etapu weryfikacji 24 zadania otrzymały ocenę pozytywną, z czego 22 to zadania zgłoszone przez beneficjentów w kartach konsultacyjnych, a dwa pozostałe zadania zostały wskazane przez autorów Koncepcji programowo-przestrzennej. Pozostałe Karty Zadań znalazły się na liście rezerwowej.

Należy podkreślić, że w ostatecznej wersji Koncepcji oceniane były zmodyfikowane na podstawie konsultacji społecznych warianty kart zadań. Przykładem może być karta Sopotu, której zakres został podzielony na 3 części, z których ostatecznie jedynie zadanie „a” uzyskało rekomendację. W karcie 1.1, został natomiast uwzględniony dodatkowy, perspektywiczny etap rozbudowy przystani w Rybinie, który nie jest uwzględniony do sfinansowania w okresie programowania 2014-2020.

Należy podkreślić, że na potrzeby Analizy Wykonalności każdorazowo rekomendowano w Koncepcji wdrożenie wariantów oznaczanych jako nr 1, charakteryzujących się generalnie wyższą od alternatywy ceną, jednak również m.in. wyższą trwałością.

### 3.1.2. Rekomendowany na etapie Analizy Wykonalności zakres Przedsięwzięcia

Bazując na wcześniejszych etapach koncepcyjnych, podczas opracowywania niniejszego dokumentu uwzględniono dodatkowe, wcześniej nie uwzględniane uwarunkowania, takie jak: dostępność finansowania (katalog źródeł, kwota dofinansowania, stopa dofinansowania), zgodność z wytycznymi, w szczególności dla RPO WP 2014-2020, zdolność inwestycyjna partnerów, wyniki analizy środowiskowej, wyniki analizy prawnej, założenia biznesowe partnerów dla prowadzonej działalności. Analiza Wykonalności uwzględnia również wyniki szerokich

konsultacji społecznych, w wyniku których zmodyfikowano niektóre zakresy kart zadań i wynikające z nich szacunki nakładów. Ostateczna lista zadań rekomendowanych różni się w niewielkim stopniu od listy przygotowanej na poprzednich etapach weryfikacji. Poniżej zaprezentowano różnice:

- Wyodrębniono wszystkie zadania związane z zagospodarowaniem szlaku Wielkiej Świętej – Tugi. Analiza alternatywnych źródeł finansowania wskazała, że istnieje możliwość sfinansowania zadań: 9.1 Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego, 18.2 Tujsk - remont mostu zwodzonego i 18.3 Rybina - remont mostu kolejowego ze środków POIiŚ – działanie 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury. Dwa pozostałe zadania zaplanowane na szlaku, czyli: 9.2 Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej oraz 18.1 Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony są uwzględnione jako warunkowe do finansowania w ramach RPO WP 2014-2020. Realizacja ich jest uwarunkowana uzyskaniem środków z POIiŚ dla zadań 9.1, 18.2, 18.3. W przeciwnym wypadku, zasadność ich realizacji będzie wątpliwa, gdyż na szlaku pozostaną bariery nawigacyjne uniemożliwiające żeglugę docelowym typom jednostek. W szczególności, alternatywne źródło finansowania w postaci środków POIiŚ dało możliwość pozytywnego rekomendowania remontu mostu w Rybinie, podczas gdy na etapie Koncepcji Programowo – Przestrzennej inwestycja ta znalazła się na liście rezerwowej.
- Zadanie 7.1 Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego przedstawiane zostało pierwotnie w sposób kompleksowy - sposób zaproponowany przez autorów Koncepcji programowo – przestrzennej i w całości rekomendowane do rozpatrzenia w Analizie Wykonalności. Ze względu na zgłoszone w ramach konsultacji społecznych przez beneficjenta uwagi, w tym wynikające z jego potencjału finansowego, zadanie to zostało podzielone na dwa etapy. Beneficjent w chwili obecnej zgłosił chęć do realizacji jedynie etapu nr 1 i z tego względu, na etapie Analizy Wykonalności etap 1 zadania 7.1. został uznany jako rekomendowany, a etap 2 przeniesiony został na listę rezerwową. Podział na etapy został uwzględniony w ostatecznej wersji Karty Zadania.
- Zadanie 22.1 Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta, jest wskazane na etapie Koncepcji Programowo-Przestrzennej jako zasadne do realizacji, z uwagi m.in. na dobre warunki nawigacyjne, dużą liczbę planowanych miejsc cumowniczych przy ograniczonej ich dostępności w Gdyni. Na etapie Analizy Wykonalności zadanie rekomendowane jest do realizacji, ale bez możliwości ubiegania się o dofinansowanie ze środków RPO WP 2014-2020. Ideą Przedsięwzięcia Strategicznego jest zaproponowanie dla wszystkich zadań jedynie podstawowego zagospodarowania od strony lądu. Propozycja Beneficjenta komunikowana zarówno na etapie przygotowania pierwszej wersji Karty Zadania, w formie doniesień medialnych czy na etapie konsultacji społecznych wykracza poza to założenie, wskazując również na silne powiązanie planowanej przystani z przedsięwzięciem deweloperskim, oraz na nacisk na zapewnienie

jak największej liczby miejsc cumowniczych rezydentom - mieszkańcom planowanego w bezpośredniej bliskości osiedla. W tym zakresie propozycja Beneficjenta nie jest zbieżna z celami Przedsięwzięcia i możliwościami, jakie dają wyjątkowe (w porównaniu do innych lokalizacji analizowanych w ramach Przedsięwzięcia) warunki nawigacyjne i dostępność nabrzeży. Należy tu wskazać przede wszystkim możliwość zapewnienia miejsca do cumowania dla dużych jednostek, podczas gdy Beneficjent planuje np. miejsca do cumowania i obsługi skuterów wodnych. Występuje również rozbieżność co do harmonogramu prac, skutkująca brakiem możliwości uwzględnienia nakładów w wydatkach kwalifikowanych. Również przy planowanym przez Beneficjenta modelu biznesowym, rekomenduje się ostatecznie realizację zamierzenia ze środków prywatnych.

- Tczew – rekomenduje się uwzględnienie Partnera w Przedsięwzięciu w ramach zadań promocyjnych i symbolicznych zadań inwestycyjnych (np. oznakowanie) mimo braku zdefiniowanej Karty Zadania, przy założeniu zapewnienia zgodności takich działań z wytycznymi RPO WP 2014-2020.

Ostateczna lista zadań rekomendowanych w ramach Przedsięwzięcia Strategicznego wraz z propozycją podziału została zaprezentowana w rozdziale 4.2 – Nakłady Inwestycyjne. Uwzględnia ona 24 zadania, w tym 2 rekomendowane warunkowo i 3 rekomendowane do współfinansowania ze środków POIiŚ.

W niniejszej Analizie Wykonalności został przedstawiony zakres inwestycyjny Przedsięwzięcia skoncentrowany na zagospodarowaniu lokalizacji przedstawionych w Kartach Zadań i uwzględnionych w koncepcji programowo-przestrzennej. Należy podkreślić, że wskazana koncepcja, inne dokumenty źródłowe czy opinie środowiska żeglarskiego formułowane również na etapie konsultacji społecznych wskazują również szereg dodatkowych potrzeb inwestycyjnych i częściowo organizacyjnych, których realizacja może być zasadna z perspektywy poprawy wykorzystania szlaków żeglugowych na akwenach Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej. Wśród zadań tych można wymienić np.:

- wykorzystanie dawnego Portu Wojennego w Helu do celów żeglarstwa;
- sukcesywna modernizacja bazy żeglarskiej w Gdańsku - Górach Zachodnich, w tym wskazanych w opracowaniu: Studium Możliwości dla projektu: Zagospodarowanie zachodniego brzegu Wisły Śmiałej w Gdańsku;
- modernizacja przystani żeglarskich nad Martą Wisłą (lokalizacje: Rozwójka, Stogi, AWFIS, WOPR, Twierdza Wisłoujście);
- integracja sieci Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej z siecią polskich i europejskich dróg wodnych, ze szczególnym uwzględnieniem szlaku MDW E70 i Nogatu (odcinek Malbork - Osonka i Elbląg);

- zagospodarowanie szlaków delty Wisły dla potrzeb turystyki kajakowej, jako infrastruktury uzupełniającej sieć portów i przystani Pętli Żuławskiej;
- zagospodarowanie południowej części Zalewu Wiślanego, zwłaszcza budowa portu jachtowego Fromborku, modernizacja przystani w Suchaczu, Elblągu czy Nabrzeżu;
- budowa mostu zwodzonego w Nowakowie nad rzeką Elbląg;
- likwidacja „wąskiego gardła” w postaci mostu w Kępkach, co jest strategiczne szczególnie dla żeglugi pasażerskiej;
- rozbudowa przystani żeglarskiej w Osłonce;
- elektryfikacja śluz na Nogacie (Michałow, Szonowo, Rakowiec, Biała Góra);
- modernizacja i budowa pomostów i stanowisk cumowniczych przy śluzach w Białej Górze, Szonowie, Rakowcu, Michałowie, Gdańskiej Głowie;
- kontynuacja procesu likwidacji linii energetycznych nad szlakami żeglugowymi, zwłaszcza do 18 m prześwitu;
- rozbudowa oznakowania torów wodnych i nadanie klas żeglugowych (np. Wisła Królewiecka, Wielka Święta - Tuga),
- rozwój innych form turystyki wodnej w obszarze przedsięwzięcia: kitesurfing, windsurfing, wędkarstwo, nurkowanie, żegluga pasażerska, itp.;
- kreowania marki Pętli Żuławskiej i Pętli jako istotnych wyróżników województwa pomorskiego.

Listę tę należy uznać za potencjalne inwestycje komplementarne do Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”, których realizacja z pewnością przekroczy okres programowania 2014-2020.

### 3.1.3. Standardy techniczne lokalizacji

Rozwiązania techniczne dla infrastruktury żeglarskiej zostały przedstawione w „Koncepcji programowo - przestrzennej w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej”, standardy te zostały wykorzystane do opracowania Kart Zadań dla poszczególnych lokalizacji na szlakach wodnych województwa pomorskiego oraz oszacowania kosztów nakładów inwestycyjnych zagospodarowania szlaków wodnych w regionie pomorskim.

Poza standardami technicznymi dla poszczególnych typów lokalizacji, w kartach zadań przedstawiony został sposób zagospodarowania, który uwzględni dodatkowo infrastrukturę rowerową w miejscach wspólnych dla przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oraz Przedsięwzięcia Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (R-10 i R-9 „Wiślana Trasa Rowerowa”. W ramach infrastruktury rowerowej

planuje się wyposażenie lokalizacji w podstawowe elementy tj. stojak na pięć rowerów oraz przyborek rowerowy.

**Tabela 15. Lista lokalizacji wspólnych dla Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oraz Przedsięwzięcia Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym (R-10 i R-9 „Wiślana Trasa Rowerowa”)**

L.p.	Numer Karty Zadania	Nazwa Karty Zadania	Lokalizacja	Trasa rowerowa
1	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	Błotnik	R-9
2	2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Gniew	R-9
3	4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	Korzeniewo	R-9
4	5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	R-10
5	9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	Nowy Dwór Gdański	R-10
6	11.1	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	Mikoszewo	R-10
7	12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	Władysławowo	R-10
8	15.1	Puck - budowa portu jachtowego	Puck	R-10
9	17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	Jastarnia	R-10
10	22.1	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	Gdynia	R-10

Źródło: Opracowanie własne

W lokalizacjach przedstawionych w tabeli koszty zagospodarowania lokalizacji pod względem infrastruktury rowerowej zostały uwzględnione w kosztach zagospodarowania terenu, przedstawionych w Karach Zadań.

W zagospodarowaniu terenu przedstawionym w kartach zadań przedstawiono również infrastrukturę kajakową, w miejscach wspólnych dla Przedsięwzięcia strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oraz „Pomorskie Szlaki Kajakowe”. Koszty zagospodarowania związane z infrastrukturą kajakową zostały ujęte w kosztach zagospodarowania terenu.

**Tabela 16. Lista lokalizacji wspólnych dla Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” oraz Przedsięwzięcia Pomorskie Szlaki Kajakowe**

L.p.	Numer Karty Zadania	Nazwa Karty Zadania	Lokalizacja	Szlak kajakowy
1	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	Błotnik	Martwa Wisła
2	2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Gniew	Wierzyca
3	19.2	Malbork - rozbudowa przystani "Park Północny"	Malbork	Nogat

Źródło: Opracowanie własne

Każda z Kart zadań składa się z części ogólnej, gdzie przedstawiony jest opis lokalizacji wraz z uwarunkowaniami planistycznymi, części analitycznej, w której przedstawiono dostępność komunikacyjną, infrastrukturę techniczną, uwarunkowania nawigacyjne i otoczenie lokalizacji. Ostatnim elementem karty Zadań jest część projektowa wraz z mapami zagospodarowania terenu. Przyjęte rozwiązania projektowe składają się z przyjętych rozwiązań projektowych w części hydrotechnicznej, kubaturowej i zagospodarowania terenu oraz w części infrastruktury technicznej. Przyjęte rozwiązania projektowe w części hydrotechnicznej przedstawione zostały w dwóch wariantach.

Standardy techniczne lokalizacji dotyczące pomostów pływających, bezobsługowej toalety w prysznicami, biura Bosmana oraz bezobsługowej toalety z prysznicami, budynku Bosmanatu z sanitariatami, uzgodnienia projektowane dla niepełnosprawnych oraz przedstawienie modelu bazy żeglarskiej lub infrastruktury technicznej znajdują się w Koncepcji programowo-przestrzennej w rozdziale 6.3.0. Elementy funkcjonalne infrastruktury technicznej z uwzględnieniem wariantów materiałowych.

## 3.2. Możliwości wykorzystania nowych technologii ICT w Przedsięwzięciu

Dokument „Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Deltę Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej” wskazuje na szereg potencjalnych możliwości wykorzystania narzędzi przy wzmocnieniu komfortu obsługi turystyki wodnej, związanych z koncepcją informacji i obsługi ruchu turystycznego. Wymienione elementy docelowego systemu to:

1. ujednoczone znaki graficzne,
2. aplikacje mobilne,
3. strona internetowa,
4. tablice informacyjne i materiały promocyjne,
5. łatwy dostęp do wi-fi,
6. system zautomatyzowanej obsługi usług żeglarskich.

Można je podzielić wyraźnie na 2 grupy. Pierwsza z nich obejmująca punkty 1 do 3 jest związana bezpośrednio z promocją marki i produktów turystycznych powstałych na bazie Przedsięwzięcia, co znajduje swoje rozwinięcie w dokumencie: „Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”.

Drugą grupę stanowią elementy wyposażenia przystani, w tym nowych technologii, które mogą wzmocnić standard obsługi żeglarzy w poszczególnych przystaniach.

Bazą dla rozważań odnośnie zakresu proponowanych do wdrożenia w ramach przedsięwzięcia jest m.in. diagnoza stanu aktualnego standardu obsługi żeglarzy. Badania przeprowadzone w ramach „Strategii kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” wskazują, że obecny standard wyposażenia i jakości oferowanych usług na przystaniach Pętli Żuławskiej jest wysoki (odpowiednio 42% i 32% wskazań respondentów). Dla istniejących obiektów Zatoki Gdańskiej uzyskane pozytywne odpowiedzi to odpowiednio 43,8% i 22,9%.

Respondenci mieli również ustosunkować się wprost do kwestii satysfakcji z istniejącego systemu automatyzacji obsługi urządzeń i kontroli dostępu do pomieszczeń, sanitariatów, pryszniców oraz innych urządzeń zaplecza socjalnego. Okazało się, że największa część respondentów (48,7%) oceniła istniejące rozwiązania na Pętli Żuławskiej neutralnie a 37,2% - dobrze. Jedynie 10,3% odpowiedzi było negatywnych. W przypadku lokalizacji na Zatoce Gdańskiej, 58,2% odpowiedzi wskazało dobry standard w tym zakresie, 33,3% respondentów – neutralny a jedynie 6,4% oceniło ten stan negatywnie.

Uwarunkowaniem do podjęcia decyzji o zasadności poszczególnych rozwiązań są również wywiady z operatorami przystani zrealizowane w ramach wizji lokalnych planowanych lokalizacji z których wynika, że potrzeby związane z automatyzacją obsługi urządzeń kontroli dostępu do pomieszczeń

są zróżnicowane. Potrzeby te dotyczą szczególnie większych przystani, gdzie ograniczona liczebnie obsługa fizyczna ma ograniczone możliwości zarządzania dostępem. Równocześnie pojawiały się wnioski, że automatyzacja obsługi za pomocą np. elektronicznych kart dostępowych może ograniczyć dostępność turystów od strony lądu, szczególnie na lokalizacjach, gdzie spodziewany jest ruch turystyczny nie tylko żeglarski (pieszy, rowerowy). Szczególnie dotyczy to lokalizacji, gdzie założeniem jest np. brak odpłatności za szaloty przez turystów ze strony lądowej. Kłopotliwą kwestią są tu kwestie odseparowania dostępności do obiektów ze strony lądu i ze strony wody. Często występowała opinia o przydatność systemów dostępowych uwzględniających również wsparcie w poborze i rozliczeniu mediów dla dużych przystani, co w zasadniczy sposób ułatwia ich obsługę i poprawia standard usług w opinii żeglarzy.

Kolejnym uwarunkowaniem jest obserwacja podobnych rozwiązań w polskich i europejskich przystaniach, które wskazują na występowanie bardzo różnorodnych rozwiązań – zarówno obsługi zautomatyzowanej jak i bezpośredniej obsługi fizycznej, przy czym dla większych przystani i portów automatyzacja jest rozwiązaniem często występującym i oczekiwanym przez żeglarzy.

Na podstawie powyższych rozważań, proponuje się uwzględnienie jako standardu na wszystkich rekomendowanych w ramach Przedsięwzięcia lokalizacjach elementu:

#### **Łatwy dostęp do Wi-Fi**

Nadajniki Wi-fi zapewniające dostęp do sieci internetowej na obszarze przystani i portów są niezbędne docelowo na wszystkich najważniejszych odcinkach dróg wodnych. Sieć Wi-fi jest podstawowym elementem niezbędnym przy obsłudze cyfrowych usług związanych z ruchem żeglarskim. Wprowadzenie ogólnodostępnego Wi-fi wymaga instalacji łącz internetowych.

Przewiduje się uwzględnienie nadajnika Wi-fi w każdej przystani żeglarskiej i porcie jachtowym wyposażonym w bosmanat.

Rekomenduje się również upowszechnienie (zastosowanie w większych przystaniach) elementu:

#### **System kontroli dostępu do infrastruktury żeglarskiej**

Celem wprowadzenia kontroli dostępu do infrastruktury żeglarskiej jest ułatwienie i ujednoczenie procesu regulowania drobnych płatności w trakcie postoju w przystani lub porcie. Umożliwi zautomatyzowanie obsługi urządzeń zaplecza socjalnego i ułatwienie rozliczenia opłat, w tym za media. Zastąpi również klucze do pomieszczeń zaplecza socjalnego.

Typowo, idea systemu zautomatyzowanej obsługi usług żeglarskich sprowadza się do funkcjonowania współzależnych elementów:

- elektronicznych instrumentów płatniczych (np. breloków zbliżeniowych) i wodoodpornych biletów jednorazowych;
- czytników i urządzeń odczytujących dane z elektronicznych instrumentów płatniczych i wodoodpornych biletów jednorazowych.



Podstawą systemu są wodoodporne bilety jednorazowe lub elektroniczne instrumenty płatnicze lub połączenie obu tych rozwiązań. Umożliwiają one bezgotówkową opłatę za usługi żeglarskie, takie jak np. sanitariaty lub pobór prądu. Operator obsługujący system, otrzymałby dane ilościowe i informacje o korzystaniu z konkretnych usług w konkretnych ośrodkach. System umożliwi żeglarzom i innym turystom dostęp do wszystkich urządzeń przez całą dobę, w tym również w niedziele i święta. Dodatkowo istnieje możliwość wykorzystania elektronicznych instrumentów płatniczych do płacenia za inne usługi np. gastronomiczne oraz możliwość zwrotu pieniędzy za niewykorzystane punkty.

Zalety systemu:

- uszczelnienie systemu pobierania opłat;
- zwiększenie efektywności funkcjonowania obiektu;
- możliwość dynamicznego kształtowania taryf;
- zwiększenie stopnia bezpieczeństwa i niezawodności;
- przyspieszenie i usprawnienie obsługi żeglarzy.

Wskazane jest, aby oprócz systemu elektronicznych instrumentów płatniczych najważniejsze moduły funkcjonalne infrastruktury żeglarskiej (np. sanitariaty) posiadały dodatkowy system otwierania drzwi. Systemem dodatkowym mogą być automaty wrzutowe zastępujące i uzupełniające system elektronicznych instrumentów w sytuacji braku zasilania lub braku konieczności wydawania osobnego breloka zbliżeniowego.

Rekomenduje się pozostawienie beneficjentom decyzji o wdrożeniu lub nie poszczególnych elementów systemu na poszczególnych lokalizacjach. W podstawowej, rekomendowanej (i uwzględnionej w szacunku nakładów na poszczególnych lokalizacjach) formie, system powinien umożliwiać swobodny dostęp do wszystkich udostępnianych żeglarzom elementów infrastruktury przystani bez względu na porę doby i bez względu na przyjęty system poboru opłat (gotówkowy lub bezgotówkowy) – w formie elektronicznych kart dostępu.

Rozwiązania polegające na wdrażaniu systemu elektronicznej rezerwacji usług w skali całego szlaku powinny być rozpatrywane docelowo, w momencie większego upowszechnienia turystyki wodnej na analizowanych akwenach.

Rekomendowane elementy opisywanych rozwiązań uwzględniono w Kartach Zadań stanowiących załącznik do Koncepcji programowo – przestrzennej dla Przedsięwzięcia.

### 3.3. Analiza potrzeb pozainwestycyjnych

Kluczowym działaniem pozainwestycyjnym z perspektywy przedsięwzięcia jest rozwinięcie i sukcesywna kontynuacja działań promocyjnych związanych zarówno z działaniami wizerunkowymi jak i zarządzaniem poszczególnymi produktami turystycznymi. Informacje na ten temat zawarte są w rozdziale 2.6, w którym rozważane są modelowe zagadnienia instytucjonalne – w ramach jakiego mechanizmu organizacyjnego realizować działania promocyjne oraz rozdziału 3.4, w którym podsumowane są najważniejsze wnioski i wyniki „Strategii kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”.

Kolejnym elementem niezbędnych działań pozainwestycyjnych jest zapewnienie skutecznej współpracy pomiędzy wszystkimi interesariuszami Przedsięwzięcia. Należy pamiętać, że sposób finansowania Przedsięwzięcia opiera się na formule partnerstwa, niezbędnej dla uzyskania finansowania w ramach działania 8.4 Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020. Opisana w rozdziale 2 analiza instytucjonalna proponuje rekomendowany model zarządzania i współpracy zainteresowanych stron. Należy jednak podkreślić, że skuteczność osiągania celów przedsięwzięcia będzie wynikiem zarówno sprawnego przeprowadzenia fazy przygotowawczej i realizacyjnej. Kluczowe znaczenie dla długotrwałego rozwoju sieciowego produktu turystycznego będzie miała współpraca pomiędzy beneficjentami i innymi interesariuszami po etapie inwestycyjnym. Niezbędne jest wspólne poszukiwanie pomysłów na rozwój turystyki wodnej na analizowanych akwenach, a nie wzajemna konkurencja.

Współpraca pomiędzy beneficjentami powinna uwzględniać inne potrzeby związane z realizacją przedsięwzięć związanych z turystyką, w tym z dwoma pozostałymi przedsięwzięciami strategicznymi realizowanymi na terenie województwa pomorskiego:

- **Pomorskie trasy rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa (R-9) oraz inne lokalne trasy rowerowe**

Rekomenduje się realizację wskazanych w przedsięwzięciu zadań uwagi na ich zakładaną istotną rolę we wzmacnianiu znaczenia województwa pomorskiego jako regionu promującego aktywny wypoczynek i zdrowy styl życia. Krzewienie tych postaw zwiększy liczbę osób poszukujących wypoczynku na świeżym powietrzu, z wykorzystaniem walorów naturalnych. Z uwagi na występowanie punktów stycznych pomiędzy trasami R9 i R10 jak również innymi istniejącymi i planowanymi trasami rowerowymi z rekomendowanymi lokalizacjami dla infrastruktury żeglarskiej, przewiduje się możliwość sieciowania ofert turystycznych. Zainteresowanie turystyką rowerową ma przełożyć się na zwiększony popyt na turystykę wodną.

- **Pomorskie Szlaki Kajakowe**

Rekomenduje się realizację wskazanych zadań z uwagi na ich zakładaną istotną rolę we wzmacnianiu znaczenia województwa pomorskiego jako regionu promującego aktywny

wypoczynek i zdrowy styl życia, a w szczególności turystyki wodnej. Występuje tu duża komplementarność z inwestycjami żeglarskimi. W niektórych przypadkach (np. Gniew, Malbork, Błotnik), rozwiązania przyjęte w niniejszym dokumencie dostosowane są do potrzeb turystyki kajakowej, zaś inne będą stanowić istotne uzupełnienie sieci portów i przystani w obszarze Pętli Żuławskiej. Szczególną rolę będą miały tu inwestycje planowane w miejscowościach: Gdańsk (Żabi Kruk, Wiosny Ludów, Kamienna Grodza, Górki Zachodnie, Sobieszewo), Krępiec, Dziewięć Włók, Wiślina, Lędowo, Wróblewo, Suchy Dąb, Trzcínisko, Błotnik, Drewnica, Żuławki, Rybina, Tujsk, Stobiec, Chełmek, Ostonka, Żelichowo, Nowy Dwór Gdański, Marynowy, Kępki, Ząbrowo, Janówka, Malbork, Pogorzała Wieś i Gniew.

Osobną grupą niezbędnych działań pozainwestycyjnych jest aktywność związana z koniecznością utrzymania żeglowności i rozwoju torów wodnych, co zostało omówione w Koncepcji Programowo – Przestrzennej, w tym:

- utrzymanie stałych parametrów głębokościowych na torach wodnych do portów żeglarskich Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego,
- utrzymanie stałych parametrów głębokościowych w lokalizacjach przystani (zarówno rekomendowanych w ramach Przedsięwzięcia Strategicznego jak i przystani istniejących);
- zapewnienie stałej przepływności rzeki Wisły na jak największej jej długości;

Istotne mogą być również zgłaszane przez środowisko żeglarskie idee, takie jak:

- wzmocnienie zakresu i jakości świadczenia usług w portach i przystaniach Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej (np. sprzedaż paliw, odbiór zanieczyszczeń, usługi gastronomiczne, naprawa sprzętu żeglarskiego);
- zapewnienie optymalnej liczby miejsc gościnnych w portach i przystaniach żeglarskich;
- wprowadzenie odprawy granicznej w Porcie Jachtowym w Krynicy Morskiej;
- wzmocnienie długofalowych działań edukacji morskiej i śródlądowej obliczonych na sukcesywne zwiększanie liczby korzystających oraz zwiększenie prestiżu turystyki wodnej.

### 3.4. System promocji sieciowego produktu turystycznego i kreacji marki Pętla Żuławska i Zatoka Gdańska

Cel Przedsięwzięcia związany z upowszechnieniem turystyki wodnej na akwenach Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej jest możliwy do zrealizowania nie tylko poprzez wzmocnienie dostępnej dla żeglarzy infrastruktury, co ma wyraz w rekomendowanym zakresie prac w proponowanych lokalizacjach. Niezbędnym warunkiem skuteczności działań jest również prowadzenie konsekwentnych działań promocyjnych zwiększających świadomość żeglarzy co do możliwości korzystania z atrakcyjnych lokalizacji i szlaków żeglarskich województwa pomorskiego.

W tym celu Samorząd Województwa Pomorskiego zlecił opracowanie Strategii kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej, której elementem jest dokument Strategia Komunikacji, na bazie którego przygotowano niniejszy podrozdział Analizy. Strategia zmierza do doskonalenia działań promocyjnych podejmowanych przez Samorząd Województwa Pomorskiego, jak również do rozszerzenia zakresu przedmiotowego tych działań. Celem Strategii jest w szczególności określenie głównych działań w zakresie komunikacji.

Dokument rozpoczyna się częścią diagnostyczną, zawierającą m.in. wyniki badań ankietowych dotyczących kwestii potrzeb żeglarzy, obecnej rozpoznawalności Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej jako marek turystycznych.

Wśród najważniejszych wniosków diagnostycznych należy uznać:

- Oferta Zatoki Gdańskiej jest znacznie bardziej rozpoznawalna od oferty Pętli Żuławskiej (zarówno wśród turystów, jak i wodniaków);
- Istotnym elementem kształtującym pozytywny wizerunek Pętli Żuławskiej jest jej infrastruktura. Dla istniejących lokalizacji w akwenie Zatoki Gdańskiej standard infrastruktury i oferowanych usług jest również generalnie satysfakcjonujący;
- Dla obu głównych akwenów podstawowym mankamentem w opinii żeglarzy jest brak wystarczającej liczby miejsc cumowniczych.

Wyniki te są kluczowe zarówno dla formułowania zakresu rekomendowanych działań promocyjnych jak i dla rekomendacji zakresów działań inwestycyjnych proponowanych w Analizie Wykonalności Przedsięwzięcia.

Na bazie diagnozy, autorzy sformułowali wspólny mianownik dla działań promocyjnych w ramach Przedsięwzięcia, którym jest „stworzenie spójnego wizerunku Pętli Żuławskiej oraz Zatoki Gdańskiej, jako dwóch odrębnych marek, budowanego poprzez komunikację atrakcyjności turystycznej”. Zakłada się więc niezależne spojrzenie na dwie podstawowe marki: istniejącą już Pętlę Żuławską oraz nowo formułowaną – Zatokę Gdańską, które mają mieć jednak charakter

komplementarny, ale równocześnie na szerszą markę wspólną – „Pomorskie” Wynika to z odmiennej charakterystyki obu akwenów i nieco innych grup docelowych.

W kolejnej tabeli zaprezentowano wybrane wnioski i rekomendacje fazy diagnostycznej.

**Tabela 17: Wnioski i rekomendacje fazy diagnostycznej**

Wniosek	Rekomendacja
Brak jednoznacznych skojarzeń wpływających na rozpoznawalność Zatoki oraz Pętli	Wykreowanie i promocja cech identyfikujących wspólną markę „Pomorskie”
Główną zaletą Pętli Żuławskiej jest wysoki standard wyposażenia oraz świadczenia usług	Utrzymanie dotychczasowego standardu oraz dalsza rozbudowa obiektów
Główną wadą Pętli Żuławskiej jest zbyt mała liczba miejsc do cumowania	Uwzględnienie przy rozbudowie lub odnowie infrastruktury Pętli wskazanego problemu
Główną wadą Zatoki Gdańskiej jest zbyt mała liczba miejsc do cumowania	Uwzględnienie przy rozbudowie lub odnowie infrastruktury Zatoki wskazanego problemu
Problemy, których rozwiązanie jest niezbędne dla stworzenia skutecznej promocji wspólnej oferty, to: różnorodność warunków panujących na akwenach, konkurencja ze strony innych dróg wodnych etc.	Wylimitowanie istniejących problemów oraz ukierunkowanie komunikacji do zaproponowanych grup docelowych.
Marka Zatoki Gdańskiej powinna zostać stworzona w oparciu o jej specyfikę	Promowanie odrębności Zatoki Gdańskiej, przy kreowaniu wspólnego wizerunku marki.

*Źródło: Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej*

Strategia Komunikacji formułuje zestaw możliwych do zastosowania narzędzi marketingowych w ramach trzech kanałów komunikacyjnych:

- Kontakt bezpośredni
- Media tradycyjne
- Internet i nowe technologie

Celami proponowanej kampanii promocyjnej (wizerunkowej, produktowej, wewnętrznej, informacyjnej) są:

1. Główny cel kampanii promocyjnej – przekazanie informacji o nowej marce,
2. Pozostałe cele:
  - Zbudowanie silnej świadomości marki,
  - Uzyskanie wysokiej pozycji na rynku marek turystycznych.

Beneficjenci Przedsięwzięcia mają do dyspozycji dokumentację projektu pt. Strategia kreacji i promocji marki dla oferty turystycznej Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej, zleconą przez Samorząd Województwa Pomorskiego, w tym wspomnianą Strategię Komunikacji. Zawiera ona szczegółowe propozycje rozwiązań marketingowych, których wdrożenie powinno wzmocnić identyfikację produktów turystycznych powstałych w ramach Przedsięwzięcia wśród grup docelowych.

Należy podkreślić, że niniejsza Analiza Wykonalności przede wszystkim w rozdziale 2.6 wskazuje na rekomendowany system zarządzania marką turystyczną, wskazując równocześnie na uwarunkowania finansowe możliwych działań.

## 4. ANALIZA FINANSOWA



### 4.1. Założenia analizy i prezentacja partnerstw

Niniejsza analiza ma na celu przekazanie Beneficjentom kluczowych danych i informacji na temat uwarunkowań finansowych i ekonomicznych Przedsięwzięcia Strategicznego. Przede wszystkim analiza wskazuje na wartość inwestycji przewidzianych w ramach Przedsięwzięcia, w tym dla poszczególnych Partnerstw.

Istotną informację stanowi struktura finansowa, która zakłada kilka źródeł finansowania, w tym przede wszystkim środki RPO WP na lata 2014-2020.

Podstawą dla zestawień są rekomendowane w ramach Analizy Wykonalności założenia instytucjonalne i prawno-podatkowe, w tym model wdrażania i zarządzania infrastrukturą czy też rekomendacja przyjęcia założenia o występowaniu pomocy publicznej i braku kwalifikowalności VAT dla większości beneficjentów. Beneficjenci mają prawo osiągania przychodów z wybudowanej infrastruktury. W przypadku braku kwalifikowalności VAT, budżet projektu uwzględnia wartości netto zagospodarowania rekomendowanych lokalizacji. Do beneficjentów, którzy nie mają możliwości odliczenia VAT, w związku z czym będzie on stanowił wydatek kwalifikowany należą:

- Akademicki Klub Morski,
- Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański – w ramach remontu mostu w Nowym Dworze Gdańskim,
- Powiat Nowodworski – w ramach remontu mostów w Tujsku i Żelichowie,
- Miasto Gdańsk - w ramach remontu mostu związanego z budową przystani Na Stępcie, jako części zakresu rzeczowego Karty Zadania.

W ramach Analizy założono, iż wszyscy beneficjenci, którzy zgłosili zadania w ramach Przedsięwzięcia znajdują się w katalogu uprawnionych beneficjentów w nowym okresie programowania 2014-2020, a zakres inwestycyjny ujęty jako rekomendowany do realizacji znajdzie się w docelowym katalogu wydatków kwalifikowanych.

Beneficjenci muszą zwrócić uwagę na wytyczne dotyczące okresu kwalifikowalności. Generalna zasada wskazuje, że kwalifikowalność nakładów dotyczy tych, które zostały poniesione od początku okresu programowania, a więc od 1 stycznia 2014 roku. Jednak w przypadku projektów, w których wystąpi pomoc publiczna, kwalifikowalność w większości przypadków dotyczyć będzie nakładów, które poniesione będą po podpisaniu umowy o dofinansowanie. Wynika to z opisywanego w rozdziale 2.3 tzw. efektu zachęty, skutkującego koniecznością złożenia wniosku o dofinansowanie przed rozpoczęciem prac. Przy czym za rozpoczęcie prac rozumie się rozpoczęcie robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń lub inne zobowiązanie, które sprawia, że inwestycja staje się nieodwracalna,

zależnie od tego, co nastąpi najpierw. Zakupu gruntów ani prac przygotowawczych, takich jak uzyskanie zezwoleń i przeprowadzenie studiów wykonalności, nie uznaje się za rozpoczęcie prac. Tak więc zasadniczo wydatki (poza takimi kategoriami, jak zakup gruntów czy prace przygotowawcze) muszą być ponoszone po dniu złożenia wniosku. Kwalifikowalność wydatków poniesionych przed złożeniem wniosku należy traktować jako wyjątek.

Przyjęte założenia wpływają na zaprezentowany w dalszej części harmonogram rzeczowo-finansowy, zakładający realizację Przedsięwzięcia do 2021 roku.

Istotne dla Beneficjentów jest zaprezentowane w dalszej części opracowania zestawienie katalogu kosztów eksploatacyjnych, które powinien mieć na uwadze przy podejmowaniu ostatecznej decyzji o zaangażowaniu w Przedsięwzięcie.

Wytyczne RPO ograniczają wielkość pojedynczego projektu do 5 mln euro (w przybliżeniu 20 mln zł), co wpłynęło istotnie na rekomendację niższej zaprezentowanej listy partnerstw. W ramach konsultacji społecznych wybrani Partnerzy zadeklarowali możliwość realizacji szerszego zakresu inwestycyjnego, wykraczającego poza koszty kwalifikowane. Wartości tych nakładów niekwalifikowanych z perspektywy Przedsięwzięcia Strategicznego nie są ujęte w zestawieniach w niniejszej analizie. Beneficjenci powinni mieć na uwadze, że wartość wydatków niekwalifikowanych również wlicza się w limit 5 mln euro, co może być istotnym ograniczeniem projektowym i powinno być czynnikiem brany pod uwagę przy formułowaniu przez Beneficjentów dokumentacji aplikacyjnej.

Wyjątkiem od obowiązującej zasady partnerstwa jest zadanie nr 15.1. Puck - budowa portu jachtowego, w którym Beneficjent pierwotnie proponował wyraźnie wyższy od limitu zakres inwestycji. Ostatecznie, Beneficjent do Przedsięwzięcia zaproponował etap 1 zadania w kwocie zbliżonej do maksymalnego limitu 20 mln zł. Na podstawie roboczych ustaleń projektowych z Inspiratorem, przyjęto możliwość procedowania inwestycji Pucka w partnerstwie nr. 6, w którym nie ujęto innych Beneficjentów. Rozwiązanie takie musi być usankcjonowane w szczegółowych wytycznych dla Przedsięwzięcia. Beneficjent będzie musiał w tym przypadku zwrócić szczególną uwagę na wykazanie w dokumentacji aplikacyjnej zasadności i celów realizacji niezależnie realizowanych dwóch etapów zadania.

Rekomenduje się, aby Inspirator Przedsięwzięcia zapewnił (poprzez uwzględnienie w wytycznych dotyczących współfinansowania z RPO WP 2014-2020) umożliwienie realizacji przez Beneficjentów zakresu inwestycyjnego wykraczającego poza zakres i wartość wykazaną w Kartach Zadań. W takim przypadku Beneficjent mógłby jednak za wydatki kwalifikowane uznać jedynie część wartości powiększonego zadania, równą szacunkowi kosztów podstawowego sposobu zagospodarowania określonego w danej Karcie Zadania. Rozwiązanie to dotyczyłoby jednostkowych przypadków i jest podyktowane ograniczeniem ewentualnego dublowania infrastruktury turystycznej.

Rekomendacja podziału Partnerstw oprócz zasady limitu kwotowego (5 mln euro) opiera się na kluczu geograficznym.



Należy podkreślić, że ostateczny zakres partnerstw będzie wynikiem ustaleń Beneficjentów i Inspiratora Przedsięwzięcia Strategicznego, jak również ewentualnych szczegółowych wytycznych RPO WP 2014-2020. Lista nie zawiera inwestycji planowanych do sfinansowania w ramach działania 8.1 Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury POIiŚ. Dla każdego z zadań wskazano wartość brutto i netto zagospodarowania lokalizacji, bez nakładów na dokumentację, nadzory, promocję, zarządzanie.

Partnerstwo 1					
l.p.	nr karty	Beneficjent	Lokalizacja	Nakład brutto	Nakład netto
1	1.1	Gmina Cedry Wielkie	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	1 933 875	1 572 256
2	2.1	Gmina Gniew	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	2 451 000	1 992 683
3	4.1	Gmina Kwidzyn	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	1 689 000	1 373 171
4	5.3	Gmina Miasta Gdańsk	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	2 379 571	1 934 611
5	5.5	Gmina Miasta Gdańsk	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	3 874 350	3 149 878
6	8.1	Gmina Pruszcz Gdański	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	1 645 000	1 337 398
7	19.2	Miasto Malbork	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	864 600	702 927
8	-	<i>Miasto Tczew</i>	<i>Uczestnictwo w zadaniach promocyjnych, w tym dot. oznakowania</i>	0	0

Partnerstwo 2					
l.p.	nr karty	Beneficjent	Lokalizacja	Nakład brutto	Nakład netto
1	13.1	Miasto Krynica Morska	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego	3 879 750	3 154 268
2	13.2	Urząd Morski w Gdyni	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu	6 271 950	5 099 146
3	13.4	Miasto Krynica Morska	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	1 571 200	1 277 398

Partnerstwo 3					
l.p.	nr karty	Beneficjent	Lokalizacja	Nakład brutto	Nakład netto
1	3.1	Gmina Kosakowo	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	902 600	733 821
2	16.1a	Miasto Sopot	Sopot - rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej - część a	1 304 200	1 060 325
3	5.6	Gmina Miasta Gdańsk	Kanał Na Sępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwozdony i rozbudowa portu jachtowego	8 352 200	6 790 407

Partnerstwo 4					
I.p.	nr karty	Beneficjent	Lokalizacja	Nakład brutto	Nakład netto
1	10.1b	Gmina Puck	Rzucewo – rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	596 500	484 959
2	12.1	Gmina Władysławowo	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	1 564 000	1 271 545
3	17.1	Miasto Jastarnia	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	3 348 500	2 722 358

Partnerstwo 5					
I.p.	nr karty	Beneficjent	Lokalizacja	Nakład brutto	Nakład netto
1	5.7	Gmina Miasta Gdańsk	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	12 025 729	9 777 015
2	7.1	Akademicki Klub Morski	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	3 830 150	3 113 943

Partnerstwo 6					
I.p.	nr karty	Beneficjent	Lokalizacja	Nakład brutto	Nakład netto
1	15.1	Miasto Puck	Puck - budowa portu jachtowego	19 850 000	16 138 211

Partnerstwo 7					
I.p.	nr karty	Beneficjent	Lokalizacja	Nakład brutto	Nakład netto
1	9.2	Miasto i Gmina Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	1 101 340	895 398
2	18.1	Powiat Nowodworski	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	2 377 700	1 933 089

## 4.2. Nakłady inwestycyjne

Okres przygotowania i realizacji Przedsięwzięcia został przyjęty od roku 2015 do 2021 roku. W 2021 roku przewidziano jedynie rozliczenie projektu i działania promocyjne. Zgodnie z harmonogramem prezentowanym w rozdziale 1 niniejszego opracowania, realizacja inwestycji (prace budowlane) będą miały miejsce od III kwartału 2017 roku do IV kwartału 2020 roku. W latach 2016-2017 zakłada się okres przygotowania dokumentacji projektowo - technicznej, uzgodnień, pozwoleń itp. Na potrzeby Analizy Wykonalności przyjęto założenia dotyczące rozłożenia w czasie wydatków na prace inwestycyjne oraz dokumentację. Intencją Inspiratora jest koncentracja inwestycji już w pierwszym roku realizacji (2018). Niektórzy beneficjenci z powodu przedłużających się procedur bądź z powodu uwarunkowań budżetowych, będą realizować inwestycje w dwóch kolejnych latach, do 2020 roku włącznie. Zakłada się, że 60% prac wykonanych zostanie w 2018 roku, 25% w 2019 a 15% w 2020 roku. Podział nakładów na prace inwestycyjne był wsparty założeniami przyjętymi w Karcie Przedsięwzięcia Strategicznego SWP pn. „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej”.

Na całkowite nakłady Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” składają się nakłady inwestycyjne dotyczące rzeczowej inwestycji oraz prace przygotowawcze i wspierające. W dalszej części rozdziału zostaną opisane poszczególne nakłady inwestycyjne założone w ramach Przedsięwzięcia.

### **Koszty zagospodarowania lokalizacji określone w kartach zadań**

Największą grupę nakładów inwestycyjnych stanowią koszty zagospodarowania lokalizacji określone w kartach zadań. Są to nakłady inwestycyjne określone przez Wykonawców Koncepcji programowo-przestrzennej na podstawie doświadczeń oraz aktualnych uwarunkowań rynkowych, lub w niektórych przypadkach szacunki Beneficjentów. Poniższa tabela przedstawia wysokość nakładów inwestycyjnych netto i brutto w poszczególnych lokalizacjach.

**Tabela 18: Nakłady inwestycyjne zagospodarowania lokalizacji na podstawie kart zadań**

I.p.	nr karty	Nazwa Karty Zadania	Nakłady brutto	Nakłady netto
<b>Zadania rekomendowane do działania 8.4. RPO WP 2014-2020</b>				
1	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	1 933 875	1 572 256
2	2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	2 451 000	1 992 683
3	3.1	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	902 600	733 821
4	4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	1 689 000	1 373 171
5	5.3	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	2 379 571	1 934 611
6	5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	3 874 350	3 149 878
7	5.6	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego	8 352 200	6 790 407

8	5.7	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	12 025 729	9 777 015
9	7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	3 830 150	3 113 943
10	8.1	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	1 645 000	1 337 398
11	10.1b	Rzucewo – rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	596 500	484 959
12	12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	1 564 000	1 271 545
13	13.1	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego	3 879 750	3 154 268
14	13.2	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu	6 271 950	5 099 146
15	13.4	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	1 571 200	1 277 398
16	15.1	Puck - budowa portu jachtowego	19 850 000	16 138 211
17	16.1a	Sopot - rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej - część a	1 304 200	1 060 325
18	17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	3 348 500	2 722 358
19	19.2	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	864 600	702 927
20	-	<i>Uczestnictwo w zadaniach promocyjnych, w tym dot. oznakowania</i>	0	0
<b>Razem</b>			<b>78 334 175</b>	<b>63 686 321</b>
<b>Lista rezerwowa</b>				
1	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego - etap 2	600 250	488 008
2	5.1	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	5 518 500	4 486 585
3	5.2	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	83 114 600	67 572 846
4	5.4	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	4 635 150	3 768 415
5	6.1	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	4 093 260	3 327 854
6	7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 2	925 800	752 683
7	10.1a	Ośłonino – rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	3 522 500	2 863 821
8	11.1	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	2 070 868	1 683 633
9	12.2	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	234 000	190 244
10	13.3	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	1 307 000	1 062 602
11	14.1	Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	1 060 000	861 789
12	16.1b	Sopot - rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej - część b+c	910 000	739 837
13	19.1	Malbork - budowa przystani dla houseboatów	1 354 100	1 100 894
14	20.1	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	2 949 250	2 397 764

15	21.1	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	471 800	383 577
16	22.1	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	9 889 600	8 040 325
<b>Razem</b>			<b>122 656 678</b>	<b>99 720 876</b>
<b>Zadania rekomendowane do działania 8.1. POiŚ</b>				
1	9.1	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	1 508 150	1 226 138
2	18.2	Tujsk - remont mostu zwodzonego	2 196 200	1 785 528
3	18.3	Rybina - remont mostu kolejowego	2 261 000	1 838 211
<b>Razem</b>			<b>5 965 350</b>	<b>4 849 878</b>
<b>Zadania rekomendowane warunkowo do działania 8.4. RPO WP 2014-2020</b>				
1	9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	1 101 340	895 398
2	18.1	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	2 377 700	1 933 089
<b>Razem</b>			<b>3 479 040</b>	<b>2 828 488</b>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie kart zadań

Poprzednie zestawienie uwzględnia już podział zadań ze względu na rekomendowany sposób ich finansowania. Struktura finansowania została omówiona w sposób szczegółowy w osobnym podrozdziale.

### **Nakłady na dokumentację projektową i uzgodnienia**

W analizie finansowej przewidziano również nakłady na dokumentację projektową i uzgodnienia w wysokości 5% od wartości netto nakładów planowanych do poniesienia na zagospodarowanie poszczególnych lokalizacji przedstawionych w kartach zadań. Wyjątek stanowi zadanie nr 15.1. Puck - budowa portu jachtowego, w którym to konieczne było ograniczenie nakładów na dokumentację ze względu na limit i ograniczenia w realizacji projektów w wysokości 5 mln euro kosztów całkowitych projektu. Dla tego zadania część dokumentacji została już zrealizowana. Ostatecznie, w związku z powyższym nie założono dodatkowych nakładów. Co do zasady dokumentacja projektowa jest kosztem kwalifikowanym. Generalna zasada wskazuje, że kwalifikowalność nakładów dotyczy tych, które zostały poniesione od początku okresu programowania, a więc od 1 stycznia 2014 roku. Jednak w przypadku projektów, w których wystąpi pomoc publiczna, kwalifikowalność w większości przypadków dotyczyć będzie nakładów, które poniesione będą po podpisaniu umowy o dofinansowanie. Wynika to z opisywanego w rozdziale 2.3 tzw. efektu zachęty, skutkującego koniecznością złożenia wniosku o dofinansowanie przed rozpoczęciem prac. Przy czym za rozpoczęcie prac rozumie się rozpoczęcie robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwsze prawnie wiążące zobowiązanie do zamówienia urządzeń lub inne zobowiązanie, które sprawia, że inwestycja staje się nieodwracalna, zależnie od tego, co nastąpi najpierw. Zakupu gruntów ani prac przygotowawczych, takich jak

uzyskanie zezwoleń i przeprowadzenie studiów wykonalności, nie uznaje się za rozpoczęcie prac. Tak więc nakłady na dokumentację projektową i uzgodnienia powinny być kosztem kwalifikowanym. Rekomenduje się, aby zapewnione zostało czytelne i jednoznaczne usankcjonowanie tej wykładni w szczegółowych wytycznych procedury uzyskania dofinansowania w ramach RPO WP 2014-2020 dla niniejszego Projektu.

### **Nadzór inwestorski i autorski**

W analizie finansowej założono nakłady na nadzór inwestorski i autorski w wysokości 1,5% od wartości nakładów poniesionych na zagospodarowanie poszczególnych lokalizacji przedstawionych w kartach zadań.

### **Promocja realizowana przez Partnerstwa**

Budżet na promocję realizowaną przez Partnerstwa został określony na podstawie informacji ze spotkania informacyjnego poświęconego realizacji projektów w ramach działania 8.3. Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, kwalifikowalność wydatków w RPO Działanie 8.3. Materialne i niematerialne dziedzictwo kulturowe. Zgodnie z zapisami w materiałach informacyjnych, koszty promocji produktu turystycznego jako części projektu wynosić mogą do 100 000 zł wydatków kwalifikowalnych w projekcie. Biorąc pod uwagę propozycję liczby 7 partnerstw, budżet na promocję realizowaną przez partnerstwa w latach 2020-2021 ma wartość 700 tys. zł.

Założeniem Przedsięwzięcia jest zagregowanie budżetów częściowych do wspólnego budżetu na promocję, poprzez scedowanie działań poszczególnych partnerstw na jedno partnerstwo i wybranie podmiotu do prowadzenia wspólnych działań promocyjnych.

### **Promocja i informacja**

Oprócz promocji realizowanej przez poszczególne partnerstwa przewidziana jest również promocja i informacja realizowana przez Województwo Pomorskie. Na podstawie dokumentu pn. „Szczegółowy Opis Inwestycji Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” budżet na promocję i informację realizowaną przez Województwo Pomorskie wyniesie 600 tys. zł brutto (po 200 tys. zł rocznie przez trzy lata od 2016 roku).

### **Zarządzanie projektem (koszty osobowe lidera)**

W analizie finansowej ze względu na obowiązki jakie spoczywają na liderze partnerstwa założono koszty osobowe na zarządzanie. Przyjęto, iż lider partnerstwa z liczbą zadań inwestycyjnych nieprzekraczających 2 zatrudnia jedną osobę na 1 etat, natomiast lider partnerstwa z liczbą zadań powyżej 2 zatrudnia dwie osoby na 1 etat. W analizie przyjęto przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej (III kw. 2015, GUS) w wysokości 4060 zł brutto oraz narzuty na wynagrodzenia w wysokości 19,68%. Koszty osobowe są założone od 2018 roku, czyli roku rozpoczęcia realizacji projektu przez partnerów.

### **Audyt**

Na podstawie art. 9 ust. 2 oraz art. 23 Ustawy o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz.U. 2014.1146) rekomenduje się, aby audyt został przeprowadzony przez Województwo Pomorskie. Założono przeprowadzenie dwóch audytów.

### **VAT**

Na podstawie wcześniej omówionych założeń dotyczących rozliczenia VAT, w budżecie Przedsięwzięcia ujęto jedynie podatek, co do którego istnieje pewność, że nie będzie mógł zostać rozliczony przez Beneficjentów, stanowiąc wydatek kwalifikowany. Dla większości zadań, VAT może być rozliczony. Beneficjenci rozliczający VAT będą musieli zapewnić czasowe finansowanie rozliczenia, pomiędzy datą płatności faktur wykonawcom a uzyskaniem zwrotu podatku. Ewentualne koszty zapewnienia płynności na rozliczenie VAT nie są uwzględnione w prezentowanym budżecie.

### **Rezerwa**

Rezerwę dla Przedsięwzięcia założono na poziomie 10% wysokości nakładów inwestycyjnych netto na zagospodarowanie poszczególnych lokalizacji przedstawionych w kartach zadań. Wyjątek stanowi zadanie nr 15.1. Puck - budowa portu jachtowego, w którym to konieczne było ograniczenie rezerwy ze względu na limit i ograniczenia w realizacji projektów w wysokości 20 mln zł kosztów całkowitych projektu. Dla tego zadania nie założono rezerwy.

Ostateczna wysokość nakładów inwestycyjnych może różnić się od założonej w Analizie Wykonalności. Szczególnie odnosi się to do nakładów inwestycyjnych na zagospodarowanie poszczególnych lokalizacji zgłoszonych w kartach zadań, które zostaną ostatecznie określone przy tworzeniu dokumentacji projektowo-technicznej. Wzrost nakładów może wynikać z konieczności dostosowania infrastruktury do specyfiki gruntu, warunków hydrologicznych, wymagań dotyczących aspektów środowiskowych, archeologicznych, konserwatorskich i zapewnienia innych warunków wynikających z uzgodnień wynikających z procesu inwestycyjnego.

Ponadto beneficjenci w kolejnych etapach realizacji Przedsięwzięcia będą musieli uzyskać prawa dysponowania nieruchomościami. Może zaistnieć sytuacja, gdy konieczny będzie wykup gruntu, czego nie uwzględniono w niniejszej analizie w postaci dodatkowych nakładów. Zgodnie z zapisami w opracowaniu „Wytyczne w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności na lata 2014-2020” (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju) kwota wydatków kwalifikowalnych związanych z zakupem nieruchomości nie może przekraczać 10% całkowitych wydatków kwalifikowalnych projektu.

W kolejnych tabelach przedstawiony został budżet Przedsięwzięcia Strategicznego w tym:

- budżet Przedsięwzięcia Strategicznego do sfinansowania w ramach działania 8.4 RPO WP 2014-2020,
- budżet Przedsięwzięcia Strategicznego do sfinansowania w ramach działania 8.1 POIiŚ,
- budżet w podziale na poszczególne partnerstwa oraz Inspiratora Przedsięwzięcia Strategicznego.

W większości przypadków prezentowane kwoty to wartości netto, za wyjątkiem sytuacji gdy VAT nie występuje – np. dla nakładów na zarządzanie. Osobno wyspecyfikowano VAT zaplanowany jako kwalifikowany. VAT niekwalifikowany nie jest ujęty w niniejszym budżecie.

**Tabela 19: Budżet Przedsięwzięcia**

Budżet Przedsięwzięcia Strategicznego - łącznie		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	71 364 687
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	2 761 324
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	828 397
4	Promocja - Partnerzy	700 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	1 924 167
6	VAT kwalifikowany	4 338 194
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	993 900
8	Promocja - UMWP	600 000
9	Rezerwa	5 522 648
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>89 033 317</b>
11	w tym kwalifikowane	87 439 417
12	w tym niekwalifikowane	1 593 900



Budżet Przedsięwzięcia Strategicznego do sfinansowania w ramach działania 8.1 POIiŚ		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	4 849 878
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	242 494
3	Nadzór inwestorski i autorski	72 748
4	VAT	1 171 246
5	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	484 988
<b>6</b>	<b>Razem</b>	<b>6 821 353</b>
7	w tym kwalifikowane	6 821 353
8	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Przedsięwzięcia Strategicznego do sfinansowania w ramach działania 8.4 RPO WP 2014-2020		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	66 514 809
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	2 518 830
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	755 649
4	Promocja - Partnerzy	700 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	1 924 167
6	VAT kwalifikowany	3 166 949
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	993 900
8	Promocja - UMWP	600 000
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	5 037 660
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>82 211 963</b>
11	w tym kwalifikowane	80 618 063
12	w tym niekwalifikowane	1 593 900

Budżet Partnerstwa 1		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	12 062 924
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	603 146
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	180 944
4	Promocja - Partnerzy	100 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849
6	VAT kwalifikowany	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0
8	Promocja - UMWP	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	1 206 292
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>14 503 155</b>
11	w tym kwalifikowane	14 503 155
12	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Partnerstwa 2		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	9 530 813
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	476 541
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	142 962
4	Promocja - Partnerzy	100 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849
6	VAT kwalifikowany	1 231 444
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0
8	Promocja - UMWP	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	953 081
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>12 784 690</b>
11	w tym kwalifikowane	12 784 690
12	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Partnerstwa 3		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	8 584 553
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	429 228
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	128 768
4	Promocja - Partnerzy	100 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849
6	VAT kwalifikowany	716 646
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0
8	Promocja - UMWP	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	858 455
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>11 167 499</b>
11	w tym kwalifikowane	11 167 499
12	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Partnerstwa 4		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	4 478 862
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	223 943
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	67 183
4	Promocja - Partnerzy	100 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849
6	VAT kwalifikowany	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0
8	Promocja - UMWP	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	447 886
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>5 667 723</b>
11	w tym kwalifikowane	5 667 723
12	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Partnerstwa 5		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	12 890 959
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	644 548
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	193 364
4	Promocja - Partnerzy	100 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849
6	VAT kwalifikowany	752 017
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0
8	Promocja - UMWP	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	1 289 096
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>16 219 833</b>
11	w tym kwalifikowane	16 219 833
12	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Partnerstwa 6		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	16 138 211
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	0
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	0
6	VAT kwalifikowany	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0
8	Promocja - UMWP	0
9	Rezerwa (stała kwota)	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>16 238 211</b>
11	w tym kwalifikowane	16 238 211
12	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Partnerstwa 7 (bez Działania 8.1)		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	2 828 488
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	141 424
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	42 427
4	Promocja - Partnerzy	100 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	174 924
6	VAT kwalifikowany	466 841
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0
8	Promocja - UMWP	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	282 849
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>4 036 954</b>
11	w tym kwalifikowane	4 036 954
12	w tym niekwalifikowane	0

Budżet Inspiratora		
I.p	Zakres	Wartość
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	0
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	0
4	Promocja - Partnerzy	0
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	0
6	VAT kwalifikowany	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	993 900
8	Promocja - UMWP	600 000
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>1 593 900</b>
11	w tym kwalifikowane	0
12	w tym niekwalifikowane	1 593 900

### 4.3. Struktura finansowania

Ostatecznie, do realizacji w ramach siedmiu partnerstw zarekomendowano 24 inwestycje, które łącznie z działaniami przygotowawczymi, promocyjnymi i zarządzaniem daje budżet o łącznej wartości 89,0 mln zł, z czego 1,6 mln zł stanowią koszty niekwalifikowane (wydatki ponoszone przez Inspiratora – Samorząd Województwa Pomorskiego). 80,6 mln zł wydatków kwalifikowanych planuje się ponieść w ramach działania 8.4 RPO, z czego dotacja planowana jest na poziomie 60,8 mln zł a środki własne partnerów na poziomie 19,9 mln zł. Budżet nie uwzględnia wartości podatku VAT od nakładów inwestycyjnych możliwego do odliczenia przez Beneficjentów.

Tabela 20: Struktura finansowania Przedsięwzięcia

Struktura finansowania Przedsięwzięcia			
I.p.	Nakłady na Przedsięwzięcie	Wartość	Struktura
1	Koszty kwalifikowane	87 439 417	98,2%
<b>1.1.</b>	<b>w tym w ramach działania 8.4</b>	<b>80 618 063</b>	<b>90,5%</b>
1.2.	w tym w ramach działania 8.1 POIiŚ	6 821 353	7,7%
2	Koszty niekwalifikowane	1 593 900	1,8%
3	Razem wartość Przedsięwzięcia	89 033 317	100,0%
I.p.	Źródło finansowania	Wartość	Struktura
1	Budżet województwa	1 184 500	1,3%
2	Środki UE: RPO WP 2007-2013	409 400	0,5%
<b>3</b>	<b>Środki UE: RPO WP 2014-2020 - działanie 8.4</b>	<b>60 750 000</b>	<b>68,2%</b>
4	Środki UE: POIiŚ - działanie 8.1	5 798 150	6,5%
5	Środki Partnerów	20 891 266	23,5%
<b>5.1.</b>	<b>w tym w ramach działania 8.4</b>	<b>19 868 063</b>	<b>22,3%</b>
5.2.	w tym w ramach działania 8.1 POIiŚ	1 023 203	1,1%
6	Razem wartość Przedsięwzięcia	89 033 317	100,0%

Źródło: Opracowanie własne

6,8 mln zł w ramach trzech zadań przewidywane jest do dofinansowania z działania 8.1 POIiŚ. Brak takiego dofinansowania skutkować będzie ograniczeniem zasadności realizacji dwóch kolejnych zadań(planowanych do sfinansowania w ramach działania 8.4 RPO WP), co może mieć wpływ na ostateczną listę zadań do realizacji. Wszystkie pięć zadań, o których w tym przypadku mowa, dotyczy zagospodarowania szlaku Wielkiej Świętej – Tugi.

Przewiduje się maksymalne dofinansowanie do 75% kosztów kwalifikowanych z działania 8.4. RPO WP na lata 2014-2020. Przyjęty model organizacyjno prawny (założenie o występowaniu pomocy publicznej dla dużej części zadań) przewiduje, że Beneficjenci będą wykazywać występowanie lub brak zyskowności projektu. Wykazanie zyskowności projektu ograniczy stopę dofinansowania dla danego zadania.

#### 4.4. Harmonogram rzeczowo-finansowy

W kolejnej tabeli został przedstawiony harmonogram rzeczowo - finansowy dla Przedsięwzięcia „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” na lata 2015-2020. Harmonogram rzeczowo - finansowy obejmuje koszty zagospodarowania lokalizacji, dokumentację wraz z uzgodnieniami, nadzór inwestorski i autorski, promocję i zarządzanie projektem, audyt, w podziale na zadania realizowane przez Partnerów i zadania realizowane przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego oraz rezerwę. Harmonogram został przedstawiony dla całego przedsięwzięcia oraz w podziale na Partnerów.



**Tabela 21: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (łącznie działanie 8.4. RPO WP i działanie 8.1. POLIŚ)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Przedsięwzięcia (Działania 8.1 +8.4)									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	71 364 687		0	0	42 818 812	17 841 172	10 704 703	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	2 761 324			2 761 324				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	828 397		0	0	497 038	207 099	124 260	0
4	Promocja - Partnerzy	700 000		0	0	0	0	350 000	350 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	1 924 167		0	0	641 389	641 389	641 389	0
6	VAT kwalifikowany	4 338 194		0	0	2 602 916	1 084 549	650 729	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, promocja - zadania UMWP	993 900	545 900	68 000	68 000	68 000	68 000	108 000	68 000
8	Promocja - UMWP	600 000		200 000	200 000	200 000	0	0	0
9	Rezerwa	5 522 648		0	0	3 313 589	1 380 662	828 397	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>89 033 317</b>	<b>545 900</b>	<b>268 000</b>	<b>3 029 324</b>	<b>50 141 745</b>	<b>21 222 870</b>	<b>13 407 478</b>	<b>418 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 22: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (działanie 8.4.)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Przedsięwzięcia (Działanie 8.4)									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	66 514 809	0	0	0	39 908 885	16 628 702	9 977 221	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	2 518 830	0	0	2 518 830	0	0	0	0
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	755 649	0	0	0	453 389	188 912	113 347	0
4	Promocja - Partnerzy	700 000	0	0	0	0	0	350 000	350 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	1 924 167	0	0	0	641 389	641 389	641 389	0
6	VAT kwalifikowany	3 166 949	0	0	0	1 900 169	791 737	475 042	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, promocja - zadania UMWP	993 900	545 900	68 000	68 000	68 000	68 000	108 000	68 000
8	Promocja - UMWP	600 000	0	200 000	200 000	200 000	0	0	0
9	Rezerwa	5 037 660	0	0	0	3 022 596	1 259 415	755 649	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>82 211 963</b>	<b>545 900</b>	<b>268 000</b>	<b>2 786 830</b>	<b>46 194 429</b>	<b>19 578 156</b>	<b>12 420 649</b>	<b>418 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 23: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (działanie 8.1.)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Przedsięwzięcia (Działanie 8.1)									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	4 849 878		0	0	2 909 927	1 212 470	727 482	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	242 494			242 494				
3	Nadzór inwestorski i autorski	72 748		0	0	43 649	18 187	10 912	0
4	VAT	1 171 246		0	0	702 747	292 811	175 687	0
5	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	484 988		0	0	290 993	121 247	72 748	0
<b>6</b>	<b>Razem</b>	<b>6 821 353</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>242 494</b>	<b>3 947 316</b>	<b>1 644 715</b>	<b>986 829</b>	<b>0</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 24: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Partnerstwo 1)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Partnerstwa 1									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	12 062 924		0	0	7 237 754	3 015 731	1 809 439	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	603 146			603 146				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	180 944		0	0	108 566	45 236	27 142	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000		0	0	0	0	50 000	50 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849				116 616	116 616	116 616	0
6	VAT kwalifikowany	0		0	0	0	0	0	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, promocja - zadania UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Promocja - UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Rezerwa	1 206 292		0	0	723 775	301 573	180 944	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>14 503 155</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>603 146</b>	<b>8 186 712</b>	<b>3 479 156</b>	<b>2 184 140</b>	<b>50 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 25: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Partnerstwo 2)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Partnerstwa 2									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	9 530 813		0	0	5 718 488	2 382 703	1 429 622	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	476 541			476 541				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	142 962		0	0	85 777	35 741	21 444	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000		0	0	0	0	50 000	50 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849				116 616	116 616	116 616	0
6	VAT kwalifikowany	1 231 444		0	0	738 866	307 861	184 717	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, promocja - zadania UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Promocja - UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Rezerwa	953 081		0	0	571 849	238 270	142 962	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>12 784 690</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>476 541</b>	<b>7 231 596</b>	<b>3 081 191</b>	<b>1 945 361</b>	<b>50 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 26: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Partnerstwo 3)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Partnerstwa 3									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	8 584 553		0	0	5 150 732	2 146 138	1 287 683	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	429 228			429 228				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	128 768		0	0	77 261	32 192	19 315	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000		0	0	0	0	50 000	50 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849				116 616	116 616	116 616	0
6	VAT kwalifikowany	716 646		0	0	429 988	179 162	107 497	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Promocja - UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	858 455		0	0	515 073	214 614	128 768	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>11 167 499</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>429 228</b>	<b>6 289 670</b>	<b>2 688 722</b>	<b>1 709 880</b>	<b>50 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 27: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Partnerstwo 4)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Partnerstwa 4									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	4 478 862		0	0	2 687 317	1 119 715	671 829	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	223 943			223 943				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	67 183		0	0	40 310	16 796	10 077	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000		0	0	0	0	50 000	50 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849				116 616	116 616	116 616	0
6	VAT kwalifikowany	0		0	0	0	0	0	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Promocja - UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	447 886		0	0	268 732	111 972	67 183	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>5 667 723</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>223 943</b>	<b>3 112 975</b>	<b>1 365 099</b>	<b>915 706</b>	<b>50 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 28: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Partnerstwo 5)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Partnerstwa 5									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	12 890 959		0	0	7 734 575	3 222 740	1 933 644	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	644 548			644 548				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	193 364		0	0	116 019	48 341	29 005	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000		0	0	0	0	50 000	50 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	349 849				116 616	116 616	116 616	0
6	VAT kwalifikowany	752 017		0	0	451 210	188 004	112 803	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Promocja - UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	1 289 096		0	0	773 458	322 274	193 364	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>16 219 833</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>644 548</b>	<b>9 191 878</b>	<b>3 897 975</b>	<b>2 435 432</b>	<b>50 000</b>

Źródło: Opracowanie własne



**Tabela 29: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Partnerstwo 6)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Partnerstwa 6									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	16 138 211		0	0	9 682 927	4 034 553	2 420 732	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	0			0				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	0		0	0	0	0	0	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000		0	0	0	0	50 000	50 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	0				0	0	0	0
6	VAT kwalifikowany	0		0	0	0	0	0	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Promocja - UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Rezerwa (stała kwota)	0		0	0	0	0	0	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>16 238 211</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 682 927</b>	<b>4 034 553</b>	<b>2 470 732</b>	<b>50 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 30: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Partnerstwo 7 bez działania 8.1.)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Partnerstwa 7 (bez Działania 8.1)									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Koszty zagospodarowania lokalizacji - netto	2 828 488		0	0	1 697 093	707 122	424 273	0
2	Dokumentacja i uzgodnienia - netto	141 424			141 424				
3	Nadzór inwestorski i autorski - Partnerzy	42 427		0	0	25 456	10 607	6 364	0
4	Promocja - Partnerzy	100 000		0	0	0	0	50 000	50 000
5	Zarządzanie Projektem - Partnerzy	174 924				58 308	58 308	58 308	0
6	VAT kwalifikowany	466 841		0	0	280 105	116 710	70 026	0
7	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, nadzór, promocja - zadania UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
8	Promocja - UMWP	0	0	0	0	0	0	0	0
9	Rezerwa (10% zagosp. lokalizacji)	282 849		0	0	169 709	70 712	42 427	0
<b>10</b>	<b>Razem</b>	<b>4 036 954</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>141 424</b>	<b>2 230 671</b>	<b>963 459</b>	<b>651 399</b>	<b>50 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

**Tabela 31: Harmonogram rzeczowo - finansowy Przedsięwzięcia (Inspirator)**

Harmonogram rzeczowo-finansowy Inspiratora									
I.p	Zakres	Razem	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1	Zarządzanie Projektem, w tym audyt, dokumentacja, promocja - zadania UMWP	993 900	545 900	68 000	68 000	68 000	68 000	108 000	68 000
2	Promocja - UMWP	600 000	0	200 000	200 000	200 000	0	0	0
<b>3</b>	<b>Razem</b>	<b>1 593 900</b>	<b>545 900</b>	<b>268 000</b>	<b>268 000</b>	<b>268 000</b>	<b>68 000</b>	<b>108 000</b>	<b>68 000</b>

Źródło: Opracowanie własne

## 4.5. Analiza finansowo-ekonomiczna kosztów i przychodów zarządzania powstałą infrastrukturą

Katalog kosztów operacyjnych przygotowano na podstawie założeń prezentowanych w koncepcji, informacji uzyskanych od interesariuszy Przedsięwzięcia oraz gestorów obiektów. Faza eksploatacyjna planowana jest w perspektywie Przedsięwzięcia od roku 2021, natomiast w praktyce rozpocznie się już od 2019 roku, kiedy to oddane zostaną do użytkowania pierwsze inwestycje.

**Tabela 32: Katalog podstawowych kosztów eksploatacyjnych**

lp.	Wyszczególnienie	Wartość lub stawka	Wyjaśnienia
1	media	3000 zł-30.000 zł	Przeciętny roczny koszt mediów (energia, śmieci, woda, odbiór ścieków, usługi teleinformatyczne) w zależności od wielkości przystani.
2	koszenie trawy i odchwaszczanie terenu	300 zł - 500 zł	Przeciętny koszt jednostkowy dla średniej wielkości przystani przy zleceniu zewnętrznym.
3	bieżące naprawy i konserwacja infrastruktury	1000zł-3000zł	Przeciętny roczny koszt bieżącej konserwacji (wymiana drobnych elementów, malowanie) infrastruktury przystani wybudowanej 3-4 lata temu.
4	opłata za użytkowanie infrastruktury od RZGW	Do 2% wartości obiektu	Stawka może być istotnie negocjowana
5	ubezpieczenie	3000- 5000 zł	Przeciętny roczny koszt ubezpieczenia dla średniej wielkości przystani.
6	przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne	2tys. -20 tys. zł.	W zależności od wielkości przystani i dostępnego wyposażenia, np. dźwigu do slipowania.
7	promocja poza kosztami kwalifikowalnymi	300 tys. zł	Roczny koszt działań promocyjnych przyjęty dla całego Przedsięwzięcia. Rekomenduje się długofalowe utrzymanie budżetu promocyjnego na poziomie umożliwiającym skuteczne działania marketingowe i wzrost liczby turystów.
8	koszt utrzymania systemów kontroli dostępu	1000 zł	Koszt produkcji zagubionych kart dostępowych, drobne awarie i konserwacje systemu
10	nakłady odtworzeniowe	2%-10% początkowych nakładów	Formalnie nakłady odtworzeniowe są wydatkami inwestycyjnymi i wynikają z konieczności odbudowania do stanu wyjściowego infrastruktury wybudowanej w ramach inwestycji. Przyjęte stawki oznaczają założenie o 10-50 letnim okresie trwałości i eksploatacji wybudowanej infrastruktury, gdzie stawka 2% dotyczy betonowych nabrzeży, pirsów a 10% - najmniej trwałej infrastruktury. Wywiady przeprowadzone wśród operatorów pierwszego etapu Pętli Żuławskiej wskazują na generalnie wysoką trwałość wybudowanej infrastruktury. Obiekty po trzecim, czwartym sezonie użytkowania, przy odpowiednich zabiegach konserwacyjnych charakteryzują się niskim stopniem degradacji.
11	wydatki osobowe	W zależności od wielkości przystani i lokalnych stawek	Do podstawowych obowiązków obsługi należą m.in.: dbanie o czystość, obsługa żeglarzy, usuwanie roślinności z miejsc cumowniczych, bieżący nadzór i konserwacje, wsparcie turystów w zamawianiu usług zewnętrznych, obsługa wyposażenia przystani, dozór obiektu i obsługa systemu monitoringu.
12	ochrona fizyczna i obsługa systemów monitoringu	7zł/h	Stawka godzinowa przy założeniu zlecenia zewnętrznego

Ip.	Wyszczególnienie	Wartość lub stawka	Wyjaśnienia
13	czyszczenie dna, oznakowania od strony wody	5000	Prace nurka.
14	pogłębianie/ odmulanie	15-40 zł / m3	Stawka zależna od technologii i wielkości zlecenia.
15	materiały eksploatacyjne, paliwo	3-20 tys. zł	Wysokie nakłady są często związane z paliwem do środków transportu i urządzeń.
16	usługa sprzątnięcia budynku bosmanatu z szaletami	2000- 2500 zł	Przeciętna stawka miesięczna dla średniej wielkości obiektu – 1 osoba na umowę – zlecenie.
17	Montaż/ demontaż infrastruktury sezonowej	1000 zł - 6000 za 1 operację	Koszty orientacyjne, zmienne w zależności od zakresu prac. Konieczność wykonania 2 razy w sezonie. Mogą obejmować zarówno demontaż pomostów pływających jak i sezonowych obiektów lądowych – bosmanatów, sanitariatów, co wiąże się z odłączeniem i zabezpieczeniem sieci/ mediów. W ostatnim przypadku koszty niwelowane są przez częściowe uniknięcie opłat za media i innych kosztów utrzymania w miesiącach poza sezonem. Koszty mogą obejmować również transport i koszt składowania/ zabezpieczenia elementów, jeśli miejsce składowania jest zlokalizowane poza przystanią.

Źródło: Opracowanie własne

Poniżej zaprezentowano zestawienie lokalizacji z wyspecyfikowaniem, gdzie zaistnieje konieczność sezonowania, w podziale na podstawowe typy infrastruktury. Lista obejmuje również lokalizacje z listy rezerwowej.

**Tabela 33: Lista lokalizacji pod względem konieczności sezonowania infrastruktury**

Zadanie	Montaż/ demontaż pomostów	Montaż/ demontaż bosmanatu/ sanitariatu
1.1 Błotnik	-	-
2.1 Gniew	-	+
3.1 Rewa	-	-
4.1 Korzeniewo	-	+
5.1 Przegalina	-	-
5.2 Sobieszewo most	-	-
5.3 Nadwiślańska	-	-
5.4 Górki Wschodnie	-	-

Zadanie	Montaż/ demontaż pomostów	Montaż/ demontaż bosmanatu/ sanitariatu
5.5 Świbno	-	-
5.6 Kanał na Stępcie	-	-
5.7 Górki Zachodnie	-	-
6.1 JK im. Conrada	-	-
7.1 AKM	-	-
8.1 Wiślinka	-	-
9.1 Nowy Dwór Gdański	+	-
9.2 Nowy Dwór Gdański	-	+
10.1a Ostonino	+	+
10.1b Rzucewo		
11.1 Mikoszewo	-	+
12.1 Władysławowo	+	-
12.2 Chałupy	+	-
13.1 Krynica Morska	-	-
13.2 Krynica Morska	-	-
13.3 Krynica Morska	-	-
13.4 Nowa Karczma	-	-
14.1 Hel	-	-
15.1 m. Puck	-	-
16.1 a,b,c Sopot	+( zad. a) -(zad. b,c)	-(zad. a,b) +(zad. c)
17.1 Jastarnia	-	-
18.1 Żelichowo	+	-
18.2 Tujsk	+	-
18.3 Rybina	+	-
19.1 Malbork	-	+
19.2 Malbork	-	-
20.1JKM Neptun	-	+

Zadanie	Montaż/ demontaż pomostów	Montaż/ demontaż bosmanatu/ sanitariatu
21.1 Przebrno	+	-
22.1 Gdynia	-	-

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentacji projektowej*

Przyjęte koszty eksploatacyjne wskazywane są na ogół prezentowane w przedziale, ze względu na wielkość przystani. Ze względu na specyfikę każdej lokalizacji koszty mogą różnić się od założonych powyżej.

Ponadto beneficjenci w kolejnych etapach realizacji Przedsięwzięcia będą musieli uzyskać prawa dysponowania nieruchomościami. Może zaistnieć sytuacja, gdy konieczna będzie dzierżawa gruntu lub niezbędnych elementów istniejącej infrastruktury i koszty eksploatacyjne będą powiększone o koszty związane z dzierżawą. Sytuacja taka może mieć miejsce np. w przypadku infrastruktury udostępnianej przez RZGW.

Dodatkowym zadaniem w okresie eksploatacji szlaków wodnych i bezpośredniego otoczenia lokalizacji jest oczyszczanie i pogłębianie, co w zależności od sytuacji może obciążać Beneficjenta lub uprawnionych zarządców (RZGW, Urząd Morski).

## 4.6. Model biznesowy - wpływ realizacji na otoczenie społeczno-ekonomiczne Przedsięwzięcia

Jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się sektorów gospodarki, nie tylko w Polsce, jest turystyka. Stanowi ona instrument polityki regionalnej, aktywizacji społeczeństw lokalnych oraz budowy trwałych podstaw rozwoju gospodarczego. Od jej funkcjonowania zależy istnienie wielu gałęzi gospodarki, ale także budowa świadomości społecznej, identyfikacji regionalnej ludności, budowa korzystnych postaw społecznych<sup>11</sup>. Według UNWTO turystyka ma 5% udział w tworzeniu światowego PKB oraz daje zatrudnienie co 12 pracującej osobie.<sup>12</sup> Przykładowo, dla rowerowej trasy turystycznej Veloland w Szwajcarii, oszacowano, że przychody generowane przez turystów osiągnęły 88 mln euro, czyli 18,33 euro na turystę. Turyści inni niż 1-dniowi wydawali średnio 71 euro dziennie, w tym 28 euro na nocleg i 25 euro na posiłki. Po realizacji inwestycji z wartości bazowej 3,3 mln turystów w 1999 roku, w 2007 roku (dane na podstawie monitoringu) osiągnięto liczbę 4,81 mln turystów (w tym 540 tys. turystów z pobytem dłuższym niż 1 dzień), co oznacza 30% wzrost<sup>13</sup>.

Rozwój turystyki zależny jest od szeregu czynników, do których należy m.in. stan infrastruktury turystycznej lub wpływającej na jej atrakcyjność. Województwo pomorskie oferuje szereg możliwości zaspokojenia potrzeb krajowych i zagranicznych turystów, jednak w dalszym ciągu na jego terenie występują pewne deficyty i niewykorzystane szanse. Jednym ze zidentyfikowanych braków jest niewystarczający standard i zakres infrastruktury związanej z turystyką wodną. Równocześnie widoczny jest bardzo duży potencjał województwa do rozwoju turystyki aktywnej. Województwo pomorskie jako jeden z trzech polskich regionów wskazywane jest przez Polską Organizację Turystyczną jako pierwszoplanowe w aspekcie możliwości rozwoju żeglarstwa, kajakarstwa i surfingu i kreowania na tej bazie produktów turystycznych<sup>14</sup>.

Na podstawie doświadczeń zagranicznych i krajowych można potwierdzić tezę o planowanym istotnym wpływie Przedsięwzięcia Strategicznego „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” na gospodarkę regionu. Model biznesowy Przedsięwzięcia, który zakłada w rekomendowanej strukturze instytucjonalnej odpłatność użytkowników za korzystanie z infrastruktury, choć w znacznej mierze nie odpowiadający szacowanym kosztom działalności, zapewnia również kwantyfikowalny wpływ ekonomiczny:

<sup>11</sup> Raport końcowy dla badania ewaluacyjnego pn. „Wpływ usług turystycznych na rozwój gospodarczy regionu”, Fundeko Sp.J. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, Warszawa 2012

<sup>12</sup> Prognozy turystyki przyjazdowej na świecie w świetle publikacji UNWTO „Tourism Towards 2030. Global Overview”, Instytut Turystyki, Warszawa 2012

<sup>13</sup> The European Cycle Route Network Eurovelo Challenges And Opportunities For Sustainable Tourism, European Parliament, Directorate-General for International Policies, 2009.

<sup>14</sup> Potencjał i gradacja wartości produktów turystycznych województw, Polska Organizacja Turystyczna, 2008, str. 3.



### **Zwiększenie roli sektora usług turystycznych, a tym samym aktywizacja gospodarcza miejscowości wzdłuż szlaków kajakowych, poprzez:**

- Generowanie dodatkowego strumienia przychodów do gospodarki, co wpływa m.in. na efektywność turystyki i dochodowość produktów turystycznych,
- Powstanie nowych miejsc pracy i zmniejszenie bezrobocia.

Poniżej zawarto dane i informacje służące potwierdzeniu i wycenie wskazanych efektów.

### **Ocena wpływu Przedsięwzięcia na zwiększenie przychodów do gospodarki**

Badany wpływ składa się z dwóch elementów:

#### **1. Dodatkowe przychody dla gospodarki z wpływów od nowych turystów**

Przychody będą związane z bezpośrednimi opłatami uwzględnianymi w portach i przystaniach, ewentualne kosztami noclegu i posiłków w punktach gastronomicznych (poza noclegiem na jednostkach), zakupem zaopatrzenia w tym ewentualnie paliwa, koszty wynajęcia jednostki. Poza sezonem koszty mogą dotyczyć zimowania (w tym slipowania i wodowania), konserwacji i naprawy jednostek, sprzętu i wyposażenia. Efekt ten jest widoczny już obecnie po realizacji pierwszego etapu Pętli Żuławskiej, gdzie w ślad za rozbudową infrastruktury pojawili się nowi turyści, ale również rozbudowana została oferta usług wynajmu jednostek, usług szkatniczych. Zwiększenie zakresu dostępnych wpływa pozytywnie na rentowność działalności. Równocześnie należy mieć na uwadze, że zależy ona w dużej mierze od liczby miejsc cumowniczych, co bezpośrednio przekłada się na liczbę klientów. M.in. doświadczenia niemieckie i skandynawskiewskazują, że minimalną wielkością przystani, przy której nakłady na utrzymanie równoważone są przez przychody jest 100 miejsc cumowniczych, a nawet (szczególnie przy bardziej rozbudowanym zakresie usług) - 300 miejsc).

#### **2. Dodatkowe przychody dla gospodarki z uwagi na zwiększoną skłonność turystów do zakupów produktów i usług**

Zakłada się, że poprawa oferty turystycznej a w szczególności sieciowanie produktów może wzmocnić skłonność turystów do zwiększenia wydatków w czasie wypoczynku. Typowe wskaźniki zmiany kształtują się na poziomie 10% powyżej statystyk podawanych np. przez Polską Izbę Turystyki.

## **Ocena wpływu Przedsięwzięcia na powstanie nowych miejsc pracy i zmniejszenie bezrobocia**

Zidentyfikowano 4 sytuacje, w których można się spodziewać wzrostu zatrudnienia z uwagi na realizację Przedsięwzięcia.

### **1. Zatrudnienie przy produkcji budowlano-montażowej**

Jest to bezpośredni efekt zatrudnienia firm wykonawczych w ramach planowanych nakładów inwestycyjnych. Do wyznaczenia poziomu zatrudnienia można zastosować uśredniony wskaźnik jednostkowy – 1,74 etatu<sup>15</sup> na 1 mln zł nakładów inwestycyjnych.

### **2. Zatrudnienie przy zarządzaniu i eksploatacji majątku wytworzonego w ramach Przedsięwzięcia**

Zakłada się, że dla zarządzania projektem niezbędne będzie oddelegowanie lub zatrudnienie nowych pracowników w strukturach liderów Przedsięwzięcia, łącznie 10 etatów. Przewidywane jest również zatrudnienie przy obsłudze lokalizacji. Dla inwestycji zakładających rozbudowę istniejącej infrastruktury na ogół nie będzie wymagane dodatkowe zatrudnienie w stosunku do stanu istniejącego. Dla większości nowych lokalizacji wymaganych będzie 2-4 osoby dodatkowej obsługi.

### **3. Zatrudnienie bezpośrednio w sektorze turystyki**

Metodyką obliczeń jest analiza porównawcza i zastosowanie mnożników gospodarczych z innych krajów, w których zależności te były badane. Bezpośrednie zatrudnienie w sektorze turystycznym następuje jako efekt podaży pieniądza na rynku, który poszukuje wybranych przez konsumenta usług i produktów. Na podstawie opracowania Tourism: Principles and practice<sup>16</sup> przyjęto założenie, że na każde 10 tys. USD netto rocznych przychodów z turystyki przypada 0,37 miejsca pracy w sektorze turystycznym. Jest to najniższy (najbardziej ostrożny) wskaźnik z zestawionych w cytowanym opracowaniu i dotyczy Anglii. Np. dla Fidżi wynosi on 0,79, a dla Jamajki 1,28.

### **4. Zatrudnienie pośrednie, poza sektorem turystyki**

Powszechnie znanym, wśród badaczy zajmujących się tematyką wpływu turystyki na gospodarkę, zjawiskiem jest tzw. efekt zatrudnienia pośredniego. Wiąże się on z koniecznością zapewnienia dostaw produktów i usług dla branży turystycznej przez przedstawicieli innych branż, w ramach łańcucha dostaw. Przykładowo, mała gastronomia lub kwatera agroturystyczna obsługujące

<sup>15</sup> Na podstawie Thomas Blondiau, Bruno van Zeebroeck; Cycling Works Jobs And Job Creation In The Cycling Economy; European Cyclists Federation, 2014

<sup>16</sup> Cooper, C., Tourism: Principles and practice, na podstawie Tourism in the Green Economy, UNWTO, 2012 str. 40.

turystów, do ich obsłużenia będą potrzebować np. pieczywa, dostawy gazet, czy prądu, a więc dostawców spoza branży turystycznej. Wskaźniki pośredniego wpływu na zatrudnienie kształtują się dość różnorodnie w zależności od przytaczanych badań, natomiast istnieje w literaturze konsensus stwierdzający, że jedno dodatkowe miejsce pracy w sektorze turystyki kreuje 1,5 miejsca na zasadzie wpływu pośredniego, w branżach komplementarnych, wspierających<sup>17</sup>.

Należy podkreślić, że za znakomitą większość wyliczonych przez Beneficjentów na etapie przygotowania dokumentacji aplikacyjnej potencjalnych nowych miejsc pracy będą odpowiadać prywatni inwestorzy niezależni od beneficjentów Przedsięwzięcia. Konsekwencją realizacji analizowanego projektu ma być zwiększenie liczby turystów odwiedzających region, zwłaszcza turystów przyjezdnych, w tym zagranicznych. Ten dodatkowy potencjał powinien być wykorzystany przez mieszkańców województwa pomorskiego do rozbudowy istniejących i powstawania nowych działalności gospodarczych w sposób bezpośredni lub pośredni obsługujących ruch turystyczny. A to z kolei przyczyni się do powstawania nowych miejsc pracy. W praktyce może się okazać, że przedsiębiorcy będą wymagać przy podejmowaniu decyzji biznesowych potwierdzenia założeń (np. potwierdzenia zakładanego trendu wzrostu liczby żeglarzy) co może wpłynąć na rzeczywiste decyzje o rozwijaniu działalności i zwiększaniu zatrudnienia.

Reasumując, Przedsięwzięcie będzie miało pozytywny wpływ na gospodarkę regionu, dzięki planowanemu wzrostowi zatrudnienia oraz zwiększeniu istniejących i powstawaniu nowych przedsiębiorstw branży turystycznej jak również branż wspierających. Istotne dla tego efektu jest założenie ścisłej współpracy przy promocji marki pomiędzy Samorządem Województwa Pomorskiego jak i poszczególnymi partnerstwami i beneficjentami, aby wzmocnić atrakcyjność turystyczną regionu i zapewnić jak największe wykorzystanie potencjału naturalnego. Efektem działań ma być m.in. wzrost przyjazdów turystów spoza regionu, w tym turystów zagranicznych.

Powstała infrastruktura wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo żeglugi i w większym stopniu uniezależni turystów np. od warunków pogodowych, dając większe możliwości schronienia i odpoczynku, gdyż rozwinięciu ulegnie sieć przystani. Szczególne znaczenie ma to dla rzeki Wisły, gdzie występuje wyraźny niedostatek infrastruktury.

Ponadto realizacja Przedsięwzięcia przyczyni się do udostępnienia potencjalnym grupom docelowym unikatowego dziedzictwa kulturowego i naturalnego wzdłuż pomorskich szlaków, ukierunkowujący przy tym ruch turystyczny na obszarach cennych przyrodniczo zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Przedsięwzięcie strategiczne „Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej” wraz z komplementarnymi: „Pomorskie trasy rowerowe o zasięgu międzynarodowym R-10 i WTR (R-9)” oraz „Pomorskie Szlaki Kajakowe” z pewnością zaowocuje zupełnie nową i unikatową ofertą turystyczną wyróżniającą województwo na tle kraju. Połączenie tych projektów wpisuje się nie tylko w światowe tendencje turystyczne, zwłaszcza dot. aktywnego trybu spędzania wolnego czasu czy też obcowania z naturą, ale też

<sup>17</sup> Tourism Investing in energy and resource efficiency, United Nations Environment Programme, 2011 str. 418.

stwarza nową jakość wykorzystującą potencjał naturalny i kulturowy województwa pomorskiego. Przedsięwzięcie będzie więc miało pozytywny wpływ na krzewienie zdrowego stylu życia oraz na polepszenie lub utrzymanie stanu zdrowia uczestników, co również jest zakładanym efektem ekonomiczno-społecznym.

Przedsięwzięcie może przyczynić się również w ograniczonym stopniu do wydłużenia sezonu turystycznego co wiązać się będzie z aktywizacją lokalnej przedsiębiorczości m.in. powstawaniem nowych miejsc pracy związanych z obsługą ruchu kajakowego oraz w branżach wspierających turystykę w ramach łańcucha dostaw. Wysoki standard infrastruktury i wzrost bezpieczeństwa dzięki zwiększeniu liczby przystani mogą skłonić niektórych turystów do korzystania z uroków żeglarstwa również w gorszych warunkach pogodowych, poza klasycznym sezonem. Nasilenie takiego trendu musiałoby być jednak połączone ze zmianami w organizacji pracy przystani, które często mają założenie pracy sezonowej.

Podsumowując, Przedsięwzięcie i zastosowany model biznesowy wiąże się z następującymi przewidywanymi pozytywnymi efektami dla społeczeństwa:

- Wpływ na gospodarkę lokalną i gospodarkę regionu, w tym wpływ na zatrudnienie i ograniczenie bezrobocia;
- Pozytywny wpływ na środowisko naturalne poprzez ograniczanie negatywnych efektów zjawiska „dzikiej turystyki”;
- Pozytywny wpływ na atrakcyjność inwestycyjną regionu i jakość życia mieszkańców;
- Zwiększenie poziomu integracji i współpracy lokalnej i regionalnej;
- Kreowanie pozytywnych wzorców w zakresie promocji zdrowia i wpływ na stan zdrowia uczestników spływów kajakowych;
- Zapewnienie dostępu do dziedzictwa kulturowego i naturalnego znajdującego się wzdłuż szlaków wodnych.

Nie zidentyfikowano negatywnego wpływu społeczno-ekonomicznego w związku z realizacją Przedsięwzięcia.

Istotność planowanych korzyści społecznych wpływa na wniosek o korzystności realizacji Przedsięwzięcia, które jest rekomendowane do współfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.

## 5. ANALIZA WPŁYWU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ŚRODOWISKO



### 5.1. Wprowadzenie

Analiza środowiskowa sporządzona została na podstawie:

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

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

Brak jest formalnych podstaw prawnych do wydania takiej analizy, rozstrzygnięcie o zakresie niniejszego opracowania nie leży we właściwości rzeczowej organów ochrony środowiska i ochrony przyrody, w tym Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska.

## 5.2. Cele środowiskowe planowanego przedsięwzięcia

Głównym celem Przedsięwzięcia "Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej" jest:

„Stworzenie sieci portów i przystani żeglarskich, mogących współtworzyć spójną i kompleksową ofertę turystyczną, dającą turystyce wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym”.

Cel ten jest bezpośrednio związany z celem RPO 2014-2020, PI 6c *Ochrona, promocja i rozwój dziedzictwa kulturowego i naturalnego* jakim jest „Stworzenie kompleksowej, rozpoznawalnej oferty turystycznej opartej na charakterystycznych walorach dziedzictwa kulturowego”.

W zakresie celów szczegółowych Przedsięwzięcia do celów środowiskowych można zaliczyć:

- poprawa stanu środowiska naturalnego na akwenach Żuław Wiślanych, Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej, w tym zrównoważone wykorzystanie obszarów objętych systemem NATURA 2000;

Realizacja niniejszego przedsięwzięcia związana jest z koniecznością rozwijania istniejących oraz budowania nowych urządzeń infrastruktury turystyki wodnej i wynika również z rosnących wymagań zarówno żeglarzy jak i innych osób zainteresowanych tematyką turystyki wodnej. Wymagania te wymuszają wyposażenie obiektów infrastruktury żeglarskiej w odpowiednie urządzenia zagospodarowania turystycznego, które z jednej strony zwiększają standard wypoczynku żeglarzy a z drugiej strony mogą przyczynić się do ochrony walorów turystycznych. Aby sprostać tym wymaganiom, zakłada się wyposażenie lokalizacji w dystrybutor energii elektrycznej, wody pitnej, odbiór ścieków bytowych i wód zęzowych. Należy jednak podkreślić, że przedsięwzięcie zakłada realizację podstawowych elementów zagospodarowania w ramach inwestycji, nie przewymiarowanych i w sposób bezpośredni związanych z obsługą żeglarzy.

Przewidziane w Koncepcji a następnie w niniejszej Analizie Wykonalności powstanie sieci portów i przystani żeglarskich, a następnie powiązaniu transportu turystyki wodnej, a także rowerowej i pieszą ma istotne znaczenie proekologiczne. Na wyróżnienie zasługuje przede wszystkim możliwość uruchomienia transportu pasażerskiego, w tym rozwój sieci tramwajów wodnych. Szczególną wartość ma tutaj jachting żaglowy. Wyjątkową, edukacyjną rolę ma także propozycja powiązania turystyki wodnej z wartością poznawczą, zarówno w odniesieniu do walorów przyrodniczych, jak i kulturowych.

### 5.3. Analiza i ocena istotnych problemów ochrony środowiska w szczególności dotyczących obszarów chronionych i wymagających ochrony

#### 5.3.1. Walory przyrodnicze i kulturowe obszaru objętego ochroną

Województwa pomorskie wyróżnia się na tle kraju ponadprzeciętnymi walorami przyrodniczymi. Wynikają one ze znacznego zróżnicowania środowiska i krajobrazu naturalnego oraz z dużego stopnia zachowania naturalności niektórych ekosystemów. Ochrona tych wartości prowadzona jest w ramach ustawowego systemu obszarów chronionych i obejmuje wszystkie przewidziane prawem formy ochrony. Na system ochrony przyrody składają się również (oprócz parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i pomników przyrody) obszary Natura 2000, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

Obecnie obszary chronione (bez obszarów Natura 2000) zajmują w województwie pomorskim powierzchnię 597 392 ha, co stanowi 32,66 % powierzchni województwa.

Planowane zadania w ramach niniejszego przedsięwzięcia położone są w obrębie następujących form ochrony przyrody:

#### Rezerваты przyrody:

##### **Rezerwat przyrody „Słone Łąki”**

Cel ochrony rezerwatu to zachowanie łąk halofilnych, rzadkich gatunków roślin słonolubnych i siedlisk cennych gatunków ptaków. Powołany na mocy: Zarządzenie Nr 173/99 Wojewody Pomorskiego z dnia 30 listopada 1999r. Położony wzdłuż brzegu Zatoki Puckiej u nasady Półwyspu Helskiego, w granicach miasta Władysławowa. Powierzchnia: 27,76 ha. Do podstawowych walorów przyrodniczych należy zaliczyć cenne gatunki flory: rośliny solniskowe, rzadkie w skali kraju oraz cenne gatunki fauny. Jest to miejsce lęgowe gatunków ptaków zasiedlających zbiorowiska halofilne, szuwaru trzcinowego i oczeretowego. Najpoważniejszym zagrożeniem dla rezerwatu jest odprowadzania wód burzowych i ścieków do Zatoki Puckiej oraz kanałów przecinających teren rezerwatu; zaniechanie ekstensywnej gospodarki pastwiskowej, umożliwiające ekspansję trzciny i gatunków łąkowych w zbiorowiska łąk halofilnych oraz zmiany stosunków wodnych.

##### **Rezerwat przyrody „Beka”**

Ten faunistyczno-łąkowy rezerwat powołany został na mocy Zarządzenia Ministra Ochrony Środowiska i Zasobów Naturalnych z dnia 17 listopada 1988 r. (MP nr 32, poz. 292) i z dnia 10 maja 1989 r. (MP Nr 17, poz. 119). Cel ochrony zachowanie bogatej awifauny lęgowej i przelotnej oraz zbiorowisk szuwarowych i łąkowych, w tym wilgotnych łąk tzw. słonaw. Położenie w obrębie Meandra Kaszubskiego, przyujściowy odcinek Redy, 3 km na wschód od Mrzezina, gmina

Puck.Powierzchnia: 193,01 ha. Występują cenne gatunki flory: znajdują się tu wyjątkowo cenne i rzadkie zbiorowiska słonoroślowe, obejmujące 17 gatunków solniskowych. Poza tym występują tu bogate populacje i liczne stanowiska roślin chronionych, zagrożonych i ginących, związanych z innymi zbiorowiskami łąkowymi m.in.: woskownica europejska gale, gnidosz błotny, goździk pyszny, wiele gatunków storczyków. Do cennych gatunki fauny rezerwatu zaliczamy ostoję ptaków o randze europejskiej. Na jego terenie i w najbliższym otoczeniu występuje blisko 200 gatunków ptaków, w tym przeszło 40 jest gatunkami tutaj gniazdującymi. Najcenniejsze z nich to gatunki związane ze zbiorowiskami łąkowymi, muraw napiaskowych i plażą. Są to m.in. biegus zmienny (najliczniejsze w Polsce stanowisko, jest to gatunek gwałtownie zanikający w rejonie Bałtyku), pliszka cytrynowa (najliczniejsze stanowisko w Polsce, gatunek będący w ekspansji, od niedawna gniazdujący w Polsce), brodziec krwawo dzioby i inne. Rezerwat jest również ważnym miejscem odpoczynku lub żerowania ptaków w okresie migracji. Jest wykorzystywany zwłaszcza przez wiele gatunków siewkowców (jednorazowo można obserwować skupienia przekraczające 3000 osobników), gęsi, kaczek, licznie pojawia się łabędź krzykliwy i czarnodzioby. Najpoważniejszym zagrożeniem dla środowiska rezerwatu jest zanikanie specyficznych siedlisk będących łągowiskiem w wyniku ekspansji trzcinowisk i łożowisk spowodowanej zaprzestaniem ekstensywnej gospodarki pastwiskowej; presja na zabudowę terenów w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu oraz niepokojenie ptaków w okresie łągowym przez ludzi i pojazdy.

### **Rezerwat przyrody „Mechelińskie Łąki”**

Rezerwat faunistyczny powołany został w celu ochrony i zachowanie miejsc łągowych i bytowania cennych gatunków ptaków wodnych i wodno-błotnych, zbiorowisk szuwarowych i łąkowych oraz specyficznych siedlisk halofilnych i typowych dla nich warunków wodnych. Rezerwat powołany został na mocy: Zarządzenie Nr 182/2000 Wojewody Pomorskiego z dnia 23 listopada 2000 r. (Dz. U. Nr 109, poz. 714). Położenie w obrębie Meandra Kaszubskiego, pomiędzy Rewą a Mechelinkami, w gminie Kosakowo. Powierzchnia rezerwatu 113,47 ha. Do podstawowych walorów przyrodniczych należą cenne gatunki flory: różnorodne zbiorowiska roślinne tworzą charakterystyczny strefowy układ. Posuwając się od linii brzegowej wód Zatoki w głąb łądu występuje: strefa plaży, murawy nawydmowe, słonawy, półhalofilny szuwar, szuwar trzcinowy. Najcenniejszymi zbiorowiskami rezerwatu są zbiorowiska halofilne i półhalofilne, powstałe pod wpływem zasolonych wód Zatoki. Występujące cenne gatunki fauny: miejsce gniazdowania rzadkich gatunków ptaków wodnych i wodno-błotnych oraz miejsce odpoczynku ptaków podczas migracji. Na terenie rezerwatu można spotkać wszystkie gatunki krajowych ropuch: ropuchę szarą, ropuchę zieloną oraz najrzadziej występującą w Polsce ropuchę paskówkę. Najpoważniejsze zagrożenia dla środowiska rezerwatu to ekspansja trzciny w zbiorowiska łąk halofilnych; presja ruchu turystycznego na przybrzeżny piaszczysty wał brzegowy; przekopywanie rowów odwadniających prywatne działki w okresie wiosennym; wycinka drzew w obszarze czaplińca.



### **Rezerwat przyrody „Mewia Łacha”**

Rezerwat ptasi obejmuje stożek ujściowy rzeki Wisły, stanowiący bardzo młodą formę geomorfologiczną, stworzoną przez człowieka. Rezerwat powstał na podstawie Zarządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 09.10.1991 r., jego powierzchnia to ok. 150 ha. Celem ochrony są występujące kolonie lęgowe rzadkich gatunków rybitw, miejsc lęgowych, odpoczynku i żerowania ptaków siewkowatych i blaszkodziobych oraz ochrona dynamiki procesów akumulacyjnych stożka ujściowego Wisły. W skład rezerwatu wchodzi również wynurzające się okresowo u ujścia Wisły piaszczyste ławice. Teren rezerwatu stanowi miejsce gniazdowania gatunków tworzących unikalny zespół awifauny strefy plaży i wydmy, w którym szczególnie cenna jest kolonia rybitw o składzie gatunkowym nie spotykanym nigdzie indziej na terenie Polski, ze względu na występowanie tu takich gatunków rybitw, jak: białoczelną, rzeczna, czubata i popielata. Dwa ostatnie gatunki oraz sieweczka morska mają tu swoje jedyne gniazdowiska w Polsce. Dla 3 gat. niełgowych ujście Wisły jest jedynym stanowiskiem stwierdzenia w Polsce. Są to: sieweczka mongolska, pijawnik i świstunka grubodzioba. Regularnie pojawia się ostrzygojad. Teren rezerwatu został uznany za ostoję ptaków o randze europejskiej, jako ważne miejsce odpoczynku ptaków siewkowatych w czasie jesiennej wędrówki oraz miejsce znacznych koncentracji ptaków wodnych w okresie wędrówek i zimowania. W rezerwacie występuje prawie 220 gatunków ptaków. Co najmniej 50 z nich to gatunki lęgowe.

Rezerwat „Mewia Łacha” poza bogatą awifauną jest też miejscem występowania szeregu innych zwierząt. Spośród kręgowców bytuje tu m.in. wydra i bóbr europejski, spotykano również fokę szarą i fokę pospolitą. Jeziorko Mikoszewskie, utworzone przez odcięcie fragmentu stożka napływowego Wisły stanowi miejsce rozrodu płazów. Ujście Wisły jest również udokumentowanym stanowiskiem bardzo rzadkiego w Polsce skorupiaka – zmieraczka zalewowego (*Orchestia cavimana*).

### **Rezerwat przyrody „Ptasi Raj”**

Ptasi rezerwat przyrody na gdańskiej Wyspie Sobieszewskiej (utworzony w 1959 r., o powierzchni 198 ha) przy ujściu Wisły Śmiałej do Zatoki Gdańskiej. Ochronie rezerwatu podlegają ptaki błotne i wodne. Ptasi Raj jest punktem odpoczynku ptaków podczas przelotów migracyjnych. W rezerwacie występuje ponad 320 gatunków roślin. Na liście występujących tu ptaków znajduje się ponad 200 gatunków, z czego 45 tu gniazduje. Do najciekawszych gatunków lęgowych należą: rybitwa białoczelną, sieweczka obrożna, sieweczka rzeczna, bąk, kropiatka, zielonka, wąsatka i podróżniczek. Sporadycznie gniazduje tu ohar, edredon i ostrzygojad. W okresie pozalęgowym najwięcej ptaków przebywa na otwartym lustrze wody. Są wśród nich stada kaczek, gęsi (do 20.000 osobników), łabędzi, łysiek i mew. Na terenie rezerwatu można rzadko spotkać fokę. Rezerwat objęty jest również ochroną w postaci utworzenia obszaru Natura 2000.

## Parki krajobrazowe:

### **Nadmorski Park Krajobrazowy**

Nadmorski Park Krajobrazowy został utworzony w roku 1978 jako jeden z pierwszych parków krajobrazowych w Polsce (Uchwała Nr IX/49/78 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku z dnia 5 stycznia 1978 r.). Aktualnie obowiązujące cele i zakazy w parku określone zostały Uchwałą nr 142/VII/11 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27 kwietnia 2011 roku w sprawie Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Powierzchnia Parku wynosi 18 804 ha (w tym 7 452 ha części lądowej i 11 352 ha wód morskich Zatoki Puckiej), otulina parku - 17 540 ha. W Parku występują wszystkie typy brzegów morskich, charakterystyczne dla południowego Bałtyku: wybrzeża klifowe, genetycznie związane z wysoczyznami morenowymi, powstałe w wyniku abrazji wysokiego brzegu przez fale morskie (np. Klif Chłapowski, Klif w Jastrzębiej Górze); wybrzeża wydymowe ukształtowane w wyniku akumulacyjnej działalności fal morskich i przybrzeżnych prądów morskich (np. odmorski brzeg Półwyspu Helskiego, Białogóra); niskie wybrzeża zalewowe związane z występowaniem w pasie przybrzeżnym Zatoki Puckiej równin torfowych lub równin organogeniczno-mineralnych na Półwyspie Helskim (np. Słone Łąki, Torfowe Kłyle). Panujące tu ukształtowanie terenu i związane z tym występowanie określonych siedlisk powoduje, że flora NPK jest bardzo bogata i różnorodna. Występują tu rzadkie w skali kraju zespoły roślin halofilnych (słonolubnych), psammofilnych (charakterystycznych dla piasków wydymowych), torfowiskowych związanych z wysokim torfowiskiem atlantyckim i zagłębieniami wydymowymi. Ponad 40% powierzchni Parku pokrywają lasy, w większości są to zbiorowiska borowe, m.in. charakterystyczny dla wybrzeża bór bażynowy z wyróżniającą to zbiorowisko krzewinką - bażyną czarną. Zróżnicowanie ekosystemów na obszarze NPK stwarza dogodne warunki życia wielu gatunkom zwierząt. Szczególnie bogata jest awifauna Parku. Półwysep Helski jest miejscem intensywnych przelotów ptaków podczas jesiennej i wiosennej migracji (południowo - bałtycki szlak wędrówek ptaków). Płytkie wody Zatoki Puckiej umożliwiają masowe zimowanie licznym gatunkom ptaków głównie kaczek. Na terenie NPK znajdują się również miejsca lęgowe bardzo rzadkich ptaków Polski – łączaka, ostrygojada, ohara i pliszki cytrynowej. Dla zachowania walorów przyrodniczych i krajobrazowych najcenniejszych obszarów na terenie NPK i jego otuliny utworzono 13 rezerwatów, 4 użytki ekologiczne, 1 stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej oraz obszary Natura 2000. Ponadto NPK został zgłoszony w 1994 r. do systemu Bałtyckich Obszarów Chronionych (BALTIC SEA PROTECTED AREAS – HELCOM BSPA).

### **Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana**

Park Krajobrazowy „Mierzeja Wiślana” powołany został na mocy Uchwały Nr VI/51/85 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Elblągu z dnia 26.04.1985 r. w sprawie utworzenia parków krajobrazowych oraz obszaru krajobrazu chronionego na terenie dawnego województwa elbląskiego. Obszar ten objęto ochroną prawną w celu zachowania unikatowych w skali kraju walorów przyrodniczych, kulturowych, historycznych i krajobrazowych. Park obejmuje wschodni fragment Mierzei Wiślanej z ciągami wydym porośniętych nadmorskim borem sosnowym, miejscami kwaśnym borem mieszanym, a w zagłębieniach międzywydymowych, oprócz torfowisk

prześciowych, nierzadkie są płaty brzeziny bagiennej. Park położony jest na terenie 2 gmin - Krynica Morska i Sztutowo w powiecie Nowy Dwór Gdański. Powierzchnia PKMW wynosi 4 410 ha, natomiast powierzchnia otuliny, zabezpieczającej go przed wpływem szkodliwych czynników stanowi 22 703 ha. Najważniejsze walory krajobrazowe parku to stanowią piękne, piaszczyste plaże oraz występujący na ich zapleczu wał wydmy przedniej, a także mozaika terenu o dużej dynamice rzeźby. Na szczególną uwagę zasługuje obecność potężnych wałów wydmowych oraz wilgotnych obniżen między nimi. Cenny element krajobrazu tworzą też zróżnicowane morfologicznie wybrzeża Zalewu Wiślanego – od niskich brzegów porośniętych szuwarami, po wysokie klify wydmowe oraz rozległe i piękne widoki poprzez Zalew na strefę krawędziową Wysoczyzny Elbląskiej, a także mały udział terenów zainwestowanych. Z ogromnym zróżnicowaniem geomorfologicznym związane są bogate walory przyrodnicze, przejawiające się różnorodnością siedlisk roślinności oraz bogactwem flory i fauny.

### Obszary chronionego krajobrazu

OChK obejmują tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnią funkcję korytarzy ekologicznych. Zadania w ramach analizowanej koncepcji położone są na następujących obszarach ochrony krajobrazu:

- Gniewski Obszar Chronionego Krajobrazu
- Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej
- Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich
- Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Szarpawy
- Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich
- Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu

### Obszary Natura 2000:

#### **Obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Dolnej Wisły” PLB040003**

Odcinek doliny Wisły w jej dolnym biegu, od Włocławka do Przegaliny, zachowujący naturalny charakter i dynamikę rzeki swobodnie płynącej. Rzeka płynie w dużym stopniu naturalnym korytem, z namuliskami, łachami piaszczystymi i wysepkami, w dolinie zachowane są starorzecza i niewielkie torfowiska niskie; brzegi pokryte są mozaiką zarośli wierzbowych i lasów łęgowych, a także pól uprawnych i pastwisk. Miejscami dolinę Wisły ograniczają wysokie skarpy, na których utrzymują się murawy kserotermiczne i grądy zboczowe. Wisła przepływa w granicach obszaru przez kilka dużych miast, jak: Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz, Tczew. Występuje tu ostoja ptasia o

randze europejskiej E 39. Występują co najmniej 46 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 4 gatunki z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Gniazduje ok.180 gatunków ptaków. Bardzo ważna ostoja dla ptaków migrujących i zimujących.

Następuje tu zauważalne niszczenie morfologicznej różnorodności międzywala, zanieczyszczenie wód (przemysłowe i komunalne), zabudowa brzegów, zalesianie muraw, spontaniczna sukcesja roślinności wskutek zaprzestania lub zmniejszenia intensywności wypasu zwierząt w międzywalu, zamiana użytków zielonych na pola orne w międzywalu.

Obszar podlega działaniom z zakresu ochrony przeciwpowodziowej. Istniejące obiekty i urządzenia związane z ochroną przeciwpowodziową oraz koryta rzeczne wymagają utrzymywania ich w należytym stanie technicznym. Na obszarze będą prowadzone działania zapewniające swobodny spływ wód oraz lodu. Przy wykonywaniu powyższych zadań zachowana zostanie dbałość o utrzymanie dobrego stanu ekologicznego doliny. Wykonywanie tych prac obejmuje różne fragmenty doliny rzecznej i nie ma istotnego wpływu na całość obszaru Natura 2000.

#### **Obszar Natura 2000 PLB220004 „Ujście Wisły”,**

Obszar obejmuje znaczny fragment zewnętrznej delty Wisły, od ujścia Wisły Śmiałej na zachodzie, po ujście Wisły Przekopu i jego okolice - tak lądowe, jak i morskie, na wschodzie. Do obszaru włączono 12-kilometrowy pas wybrzeża Wyspy Sobieszewskiej, łączący oba ujścia oraz przyujściowy odcinek głównego koryta Wisły, tzw. Wisłę Przekop, wraz z jej międzywalem, o długości ok. 6 km, rozciągający się od morza, na północy, do miejscowości Przegalina, na południu.

Zachodni kraniec obszaru stanowi rezerwat Ptasi Raj, wschodni - rezerwat Mewia Łacha. Obszar należy do mezoregionu Mierzeja Wiślana i tylko jego południowy kraniec wchodzi na teren mezoregionu Żuław Wiślanych. W obu rezerwach występuje mozaika siedlisk, obejmująca przymorskie, płytkie, słodkowodne jeziora, rozległe płaty szuwaru trzcinowego, występującego w przybrzeżnej strefie jezior oraz na dawnych łąkach słonoroślowych (Ptasi Raj), oraz piaszczyste mierzeje, odcinające jeziora od Bałtyku. Znaczne fragmenty terenu zajmują wydmy, pokryte typową roślinnością wydmy białej lub szarej, w wielu miejscach porośniętej różnowiekowymi uprawami sosnowymi, ze znaczną domieszką drzew liściastych. Znaczną część rezerwatu Mewia Łacha zajmuje wysokopienny las mieszany, zaś rezerwatu Ptasi Raj uprawa olchy, założona na dawnych łąkach słonoroślowych, obecnie zanikająca i przechodząca w zbiorowiska krzewiasto-szuwarowe. Międzywale Wisły Przekopu zajęte jest przez otwarte pastwiska. Na przedpolu czynnego ujścia Wisły istnieje aktywny stożek ujściowy, z czym związane jest pojawianie się i zanikanie piaszczystych wysp i półwyspów, wchodzących coraz głębiej w morze. W wielu miejscach wydmy białe i szare zostały utrwalone nasadzeniami róży pomarszczonej *Rosa rugosa* lub wierzby warzykowej *Salix daphnoides*, co spowodowało w tych miejscach niemal całkowity zanik roślinności naturalnej.

Występuje tu ostoja ptasia o randze europejskiej E13. Występuje co najmniej 36 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG, 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Bardzo

ważna ostoja ptaków wodno-błotnych we wszystkich porach roku, szczególnie w okresie wędrówek i zimą. Ogółem, na obszarze stwierdzono co najmniej 22 gatunki ptaków wodno-błotnych odbywających tu lęgi i przynajmniej 120 gatunków ptaków wodno-błotnych w okresie niełęgowym.

### **Obszar Natura 2000 „Zalew Wiślany” PLB280010**

Obszar obejmuje polską część płytkiego zalewu przymorskiego (śr. głębokość 2,3 m, max 4,6 m), o wodzie słonawej, odciętego od Bałtyku Mierzeją Wiślaną. Zalew łączy się z Bałtykiem wąskim kanałem usytuowanym w rosyjskiej części zbiornika, przez który w czasie silnych sztormów następują wlewy wód morskich. Do polskiej części zalewu uchodzi szereg rzek, od strony zachodniej jest to parę ramion Wisły, z największym Nogatem, od wschodniej i południa rzeki Elbląg, Bauda i Pasłęka, płynące z obszarów wysoczyznowych. Zalew charakteryzuje się bardzo szybkimi zmianami poziomu wody, dochodzącymi w ciągu dnia do 1,5 m, następującymi pod wpływem wiatru. Przy brzegach Zalewu ciągną się rozległe pasy szuwarów, osiągające szerokość setek metrów. Najważniejsze obszary lęgowe ptaków na Zalewie znajdują się w Zatoce Elbląskiej i w rejonie ujścia Pasłęki. Obszary najważniejsze dla ptaków niełgowych - to strefa przybrzeżna rozciągająca się od Przebrna do ujścia rzeczki Cieplicówki, Zatoka Elbląska oraz strefa przybrzeżna w okolicy ujścia Pasłęki.

Znajduje się tu ostoja ptasia o randze europejskiej E 14. Występuje co najmniej 27 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, co najmniej 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). W okresie lęgowym występuje hełmiatka (1-3 pary) (PCK) - 1%-3% populacji krajowej, gęgawa - około 1% populacji lęgowej, ohar do 10% populacji lęgowej, ponadto płaskonos - około 1% populacji lęgowej, perkoz dwuczuby ponad 1% populacji lęgowej, czapla siwa ponad 8% populacji lęgowej, śmieszka ponad 1% populacji lęgowej, bręczka - powyżej 1% populacji lęgowej, bielik ponad 1% populacji lęgowej; w stosunkowo wysokiej liczebności (C7) występują: bąk (PCK), bączek (PCK), bocian biały, cyranka, cyraneczka; żeruje około 10 000 par kormorana z pobliskiej kolonii lęgowej (największej w Polsce - 50% krajowej populacji lęgowej) w Kątach Rybackich.

### **Obszar Natura 2000 PLH 280007 „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, będących w przeszłości częścią jego wód. Do Zalewu wpada wiele rzek: kilka ramion Wisły, Elbląg, Bauda, Pasłęka oraz duża liczba pomniejszych rzek i strumieni. Szybkie zmiany poziomu wody w Zalewie dochodzą w ciągu dnia do 1,5 m. Przy brzegach zbiornika rozciągają się rozległe płaty szuwarów, osiągające szerokość kilkuset metrów. Występują w postaci 1-2 pasów, równoległych do brzegu. 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 niosących materiał pochodzący z abrazji wybrzeży klifowych i wód śródlądowych (Wisły) niosących ze sobą piaski, a także działalności wiatru. W rzeźbie terenu

Mierzei można wyróżnić strefę piaszczystej plaży nadmorskiej oraz równoległy do niej pas wydm białych i wydm brązowych. Wały wydmowe są wysokie, mają nieregularne kształty i stoki o stromych zboczach, co sprawia, że krajobraz Mierzei jest niezwykle dynamiczny. Odmienny charakter ma 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 nawymowej.

Stwierdzono występowanie 18 rodzajów siedlisk i 13 gatunków z załączników I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na Mierzei dobrze wykształcona jest strefa wydm białych i szarych oraz wyraźnie wyodrębniona strefa acydofilnych dąbrów, wykształconych na piaskach wydmowych. W Zalewie Wiślanym zachowały się łąki podwodne, w tym z udziałem ramienic. Na fragmencie Żuław obejmującym ujściowe odcinki rzek uchodzących do Zalewu występują bardzo rzadkie na Pomorzu zespoły *Nymphoidetum peltatae* i *Salvinietum natantis*.

#### **Obszar Natura 2000 PLH 220044 „Ostoja w Ujściu Wisły”**

Obszar obejmuje 2 spośród kilku estuariów utworzonych przez ramiona Wisły, tzw. Wisły Śmiałej (koło Sobieszowa) i Przekop (koło Mikoszewa), uchodzące do Zatoki Gdańskiej, wraz z otaczającymi je piaszczystymi terenami, zwykle otwartymi, a także fragmentami porośniętymi lasem. Do obszaru należą także wody przybrzeżne, szczególnie ważne dla ptaków.

Obszar obejmuje estuaria największej polskiej rzeki, Wisły. Są to zarazem jedne z największych i najważniejszych estuariów w Polsce. Stwierdzono tu występowanie 7 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, stanowiących typowy kompleks nadmorskich, napiaskowych zbiorowisk roślinnych. Mimo silnej presji ludzkiej i znacznego przekształcenia tego terenu, dobrze zachowały się tu przede wszystkim niektóre zbiorowiska roślinne związane z wydmami.

Dolina podlega działaniom z zakresu ochrony przeciwpowodziowej. Istniejące obiekty i urządzenia związane z ochroną przeciwpowodziową wymagają utrzymywania ich w należyтым stanie technicznym. Prace z zakresu ochrony przeciwpowodziowej dotyczą różnych fragmentów doliny rzecznej. Przy ich wykonywaniu powinna zostać zachowana dbałość o utrzymanie dobrego stanu ekologicznego doliny i nie pogorszenie stanu zachowania siedlisk przyrodniczych i gatunków, których ochrona jest celem utworzenia obszaru Natura 2000.

Obszar obejmuje 2 rezerваты przyrody, utworzone dla ochrony ptaków: Ptasi Raj (1959 r., 188 ha) i Mewia Łacha (1991r., 159 ha). Stanowi także część OSO (tzw. "ptasiego") obszaru Natura 2000 PLB220004.

#### **Obszar Natura 2000 Dolna Wisła o kodzie 220033 (powierzchnia 9.872,07 ha).**

Obszar obejmuje odcinek doliny Wisły w jej dolnym biegu, od południowej granicy woj. pomorskiego do mostu na Wiśle, na południe od Tczewa. W granicach ostoi znajduje się także obszar wideł Wisły i Nogatu w rejonie Białej Góry. Rzeka płynie korytem w dużym stopniu naturalnym, z namuliskami i łachami piaszczystymi. W dolinie zachowane są starorzecza, otoczone

mozaiką zarośli wierzbowych i lasów łęgowych, a także pól uprawnych i pastwisk. Miejscami zbocza doliny tworzą wysokie skarpy, na których utrzymują się ciepłolubne murawy napiaskowe i grądy zboczowe. Fragment stosunkowo dobrze zachowanej doliny wielkiej rzeki z naturalnym układem roślinności. Na tym obszarze występują zróżnicowane zbiorowiska roślinne, w tym dobrze wykształcone i zachowane różne typy łągów. Wyróżniono tu 9 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG i odnotowano 13 gatunków z Załącznika II tej dyrektywy. Szczególnie bogata i cenna jest ichtiofauna. We florze roślin naczyniowych stwierdzono liczne gatunki zagrożone i prawnie chronione w Polsce. Jest to też fragment ostoi ptasiej o randze europejskiej.

Charakter roślinności obszarów poddanych przyszłym procesom inwestycyjnym zależy od cech abiotycznych środowiska (głównie od warunków wodnych, klimatycznych i rzeźby). Dla Żuław charakterystyczne są zbiorowiska roślinności łąkowej i kultur rolniczych z dużym udziałem roślinności wodolubnej, brak tu prawie zupełnie lasów. Występują tu również zbiorowiska szuwarowe i roślin wodnych z wyraźną przewagą trzciny. Wśród gatunków będących pod ochroną jest m.in. leniec bezpodkwiatowy, sasanka otwarta i starodub łąkowy. Różnorodność faunistyczna jest bardzo duża – wiąże się to z dobrymi warunkami siedliskowymi i bogatą bazą pokarmową. Na szczególną uwagę zasługuje ptactwo, a przede wszystkim gatunki wodno – błotne, znajdujące dogodne warunki do gniazdowania i odpoczynku w czasie przelotu. Prawie wszystkie gatunki ptaków tu występujące podlegają ochronie, a są to m.in. kormoran czarny, mewa, bielik, orlik krzykliwy i kania. Również fauna ssaków jest bogato reprezentowana przez: bobra europejskiego, mopka, nocka dużego, wilka, wydrę, gacka brunatnego, gacka szarego; wśród gadów i płazów ogromne znaczenie mają: traszka grzebieniasta, kumak nizinny, grzebiuszka ziemna, ropucha zielona, rzekotka drzewna, żaba śmieszka; jeżeli chodzi o ryby to należałoby wymienić: bolenia, głowacza białopłetwego, kozę, piskorza i różankę.

### **Obszary Natura 2000PLH 220033 „Dolna Wisła”**

Obszar obejmuje fragment doliny Wisły w jej dolnym biegu, od południowej granicy woj. pomorskiego do Mostu Knybawskiego na południe od Tczewa. Poza tym w granicach ostoi znajduje się również górny odcinek Nogatu od śluzy w Białej Górze do śluzy pod Wielbarkiem. Wisła w granicach ostoi płynie szerokim korytem, niemal w całości ujętym w obwałowania. Jedyne na kilku odcinkach lewy brzeg pozbawiony jest sztucznych ograniczeń przeciwpowodziowych, tj. na północy w rejonie Subków, w okolicy Gniewa i Jaświsk oraz na południe od wsi Opalenie. Naturalny pozostał również prawy brzeg Nogatu w pobliżu wsi Węgry.

Fragment stosunkowo dobrze zachowanej doliny wielkiej rzeki, z układem roślinności nawiązującym miejscami do naturalnego. Na tym obszarze występują zróżnicowane zbiorowiska roślinne, w tym - różne typy łągów. Wyróżniono tu 9 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG i odnotowano 15 gatunków zwierząt z Załącznika II tej dyrektywy. Szczególnie bogata i cenna jest ichtiofauna. We florze roślin naczyniowych stwierdzono liczne gatunki zagrożone i prawnie chronione w Polsce. Jest to też fragment ostoi ptasiej o randze europejskiej. Na murawach kserotermicznych występują rzadkie i zagrożone gatunki owadów.

### **Obszary Natura 2000PLH 220032 „Zatoka Pucka i Półwysep Helski”**

Obszar obejmuje Półwysep Helski wraz z Zatoką Pucką Wewnętrzną oraz fragmentem wybrzeża od Władysławowa do Mechelinek (Kępy Oksywskie). Rzeźba terenu jest efektem działania lądolodu, zmodyfikowana przez współczesne procesy morfogenetyczne. Dominujące formy to fragmenty kęp pochodzenia morenowego i pradoliny wyerodowane przez wody roztopowe lądolodu, a przede wszystkim obszar płytkiej zatoki i forma mierzejowa typu kosy, wysunięta daleko w morze. Spotyka się tu specyficzny typ niskiego, bagienno-wybrzeża morskiego oraz mierzejowe (wydmowe) wybrzeże na Mierzei Helskiej, o charakterze akumulacyjnym. Znajdują się tu ciągi wydmowe położone równolegle do linii brzegowej. Odmienny charakter ma klif wykształcony na brzegu Zatoki Puckiej, na krawędzi Kepy Swarzewskiej i Kepy Puckiej oraz koło Ostonina. Jest to obecnie w dużej części klif żywy, z zachodzącymi zjawiskami abrazji, z typowymi dla tego siedliska zbiorowiskami roślinnymi, w kilku odcinkach dobrze wykształconymi. Obecnie są także fragmenty z zachowanymi płatami zbiorowisk zaroślowych i leśnych w relatywnie dobrym stanie zachowania. Na półwyspie Helskim dominują bory sosnowe i acidofilne dąbrowy, fragmentarycznie zachowały się murawy napiaskowe. W Zatoce Puckiej występują łąki podwodne. W ujściach pradolin dominuje roślinność nieleśna z przewagą łąk słonoroślowych.

Obszar ważny dla zachowania dużej, płytkiej zatoki morskiej i związanych z nią morskich biotopów, w jedynym miejscu występowania siedliska 1160 w Polsce. Łącznie zidentyfikowano tu 15 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Duża różnorodność zbiorowisk roślinnych oraz występowanie rzadkich (często w postaci odrębnych podgatunków i odmian), często reliktowych, gatunków flory i fauny, związanych ze specyficznymi, nadmorskimi warunkami siedliskowymi. Rejon Zatoki Puckiej jest miejscem najliczniejszych w Polsce obserwacji i złowień migrujących ssaków morskich: foki szarej i morświna. Godne uwagi są różnorodność i bogactwo zespołów roślin i zwierząt dennych w Zatoce Puckiej.

Obszar jest także ważny dla ptaków migrujących. Obszar zapewnia także ochronę znaczącego fragmentu klifów na wybrzeżu Bałtyku, obecnych na brzegu Zatoki Puckiej, w miejscach przylegania kęp wysoczyznowych, wykazując ogólnie dobry stan zachowania siedliska.

### **Obszary Natura 2000 PLB220005 „Zatoka Pucka”**

Obszar obejmuje wody zachodniej części Zatoki Gdańskiej, pomiędzy wybrzeżem Półwyspu Hel na północy, wybrzeżem od Władysławowa do ujścia Wisły Śmiałej na zachodzie i południu i linią pomiędzy ujściem Wisły Śmiałej a końcem Helu od strony wschodniej. Zawiera zatem samą Zatokę Pucką (10 400ha, śr. głęb. 3m) i część głębszych wód Zatoki Gdańskiej rozpościerających się na wschód od niej. Obszar obejmuje również łąki nadmorskie koło Ostonina i Rewy.

Ostoja ptasia o randze europejskiej E 12. Występuje co najmniej 28 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Gniazduje powyżej 1% populacji krajowej biegusa zmiennego, sieweczka obrożna osiąga liczebność do 1% populacji krajowej; do niedawna gnieździł się tu batalion. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego perkoza dwuczubego, perkoza rogatego, czernicy; stosunkowo



duże koncentracje osiągają: łabędź krzykliwy, głowienka, łączak, biegus krzywodzioby, biegus zmienny, brodziec śniady, głowienka, kamusznik, kulik mniejszy, kulik wielki, ostrzygojad, czajka, siewnica, sieweczka obrożna i szlamnik. W okresie zimy występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego następujących gatunków ptaków: bielaczek, czernica, gągoł, nurogeś, ogorzałka, perkoz dwuczuby; stosunkowo duże koncentracje osiąga łabędź niemy; ptaki wodno-błotne znacznie przekraczają koncentracje 20 000 osobników.

### **Użytek ekologiczny „Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej”**

Użytek ekologiczny o powierzchni 33,49 ha, utworzony został w 2011 r. na terenach należących do Skarbu Państwa w Górkach Zachodnich. Celem ustanowienia użytku ekologicznego jest wzmożona ochrona największego w granicach Gdańska kompleksu nadrzecznych szuwarów o dużej wartości ekologicznej i krajobrazowej. Wartość ekologiczna szuwarów wynika przede wszystkim z ich znaczenia, jako niszy ekologicznej wielu gatunków ptaków wodnych i zwierząt innych grup systematycznych, zwłaszcza ryb i owadów, oraz z funkcji naturalnego filtra absorbującego zanieczyszczenia środowiska wodnego.

Planowane zadania w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia położone będą również w bliższym i dalszym sąsiedztwie innych form ochrony przyrody, z ich walorów przyrodniczych i rekreacyjnych korzystać będą użytkownicy nowych przystań i miejsc cumowniczych. Dotyczy to między innymi następujących obszarów chronionych:

- Rezerваты przyrody: Biała Góra, Zatoka Elbląska, Ujście Nogatu, Kąty Rybackie, Buki Mierzei Wiślanej, Parów Węgry, Las Mątański;
- Obszary chronionego krajobrazu: OChK Doliny Kwidzyńskiej, OChK Białej Góry, OChK Rzeki Nogat.

Na etapie uzyskiwania pozwoleń administracyjnych konieczne jest uwzględnienie sąsiedztwa tych obszarów oraz oceny potencjalnych negatywnych skutków wzrostu ruchu jednostek pływających.

## **ŚRODOWISKO KULTUROWE I OBSZARY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO**

Różnorodność form dziedzictwa kulturowego na omawianym obszarze jest efektem złożoności struktury przyrodniczej oraz tradycji grup etnicznych, społeczności i narodów zamieszkujących tę ziemię w ciągu dziejów – co odzwierciedliło się w sposobach użytkowania i zagospodarowania przestrzeni, stopniu przekształceń środowiska przyrodniczego i koncentracji zabudowy, a także technik rzemiosła, sposobie użycia materiałów budowlanych i form uprawy roli.

Przenikanie się kolejno strefy brzegowej Morza Bałtyckiego, dolnej Wisły oraz stopniowe formowanie się delty i Mierzei Wiślanej wpłynęły na kształtowanie się środowiska kulturowego regionu. Wisła była drogą, za pośrednictwem której na obszar przenikały obce wzorce kulturowe i cywilizacje.

Na omawianym terenie występuje jedno z największych skupisk zabytków dziedzictwa kulturowego w kraju. Zasoby dziedzictwa kulturowego koncentrują się w strefie doliny Wisły, głównie na Żuławach i w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej, a także wokół ośrodków dóbr klasztornych.

Do unikatowych zasobów dziedzictwa kulturowego należy zaliczyć specyficzne dziedzictwo archeologiczne, pradziejowe i wczesnośredniowieczne. Walory środowiska kulturowego związane są z bogatą przeszłością historyczną tych terenów i obejmują nie tylko budowle obronne i sakralne, ale także obiekty zabytkowe kultury ludowej, zabytkowe obiekty hydrotechniczne itp.

Do zabytków kulturowych zalicza się również bardzo charakterystyczne dla terenów Żuław mosty zwodzone (dwa czynne mosty zwodzone i jeden kolejowy most obrotowy znajdują się w miejscowości Rybina, nieczynny most zwodzony znajduje się w miejscowości Tujsk nad rzeką Wielka Świętą - Tugą), a także w Nowym Dworze Gdańskim. Planuje się między innymi reaktywacja zabytków techniki, np. drogę wodną Tugi, działania te nie będą powodować negatywnych ingerencji w środowisko naturalne.

W granicach Krynicy Morskiej występuje strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z decyzją nr 136/90 z dnia 25.01.1990 r. o wpisie do rejestru zabytków układu ruralistycznego Krynicy Morskiej, która stanowi istotne uwarunkowania realizacji planowanego przedsięwzięcia.

### 5.3.2. Ocena istotnych problemów ochrony środowiska

Do najważniejszych problemów ochrony środowiska występujących na obszarze objętym Koncepcją można zaliczyć:

- koncentrację różnorodnych zagrożeń środowiska,
- symptomy przeeksploatowania gospodarczego wyjątkowo cennej i wrażliwej przyrodniczo strefy przymorskiej, objętej ochroną lub przewidzianej do ochrony w ramach sieci Natura 2000,
- poważny wzrost uwarunkowanego działaniem sił przyrody, zagrożenia powodzią i w mniejszym stopniu osuwiskami, głównie na Żuławach, w dolinie Dolnej Wisły i strefie przymorskiej,
- zły stan techniczny systemów osłony przeciwpowodziowej i odwodnienia Żuław, nie gwarantujący zabezpieczenia przeciwpowodziowego mieszkańcom oraz obniżający efektywność produkcji rolniczej,
- generalnie przeciętna jakość wód płynących (wg oceny 5-stopniowej: brak I i II klasy jakości, dominacja klasy III - 76%) przy tym niezadowalająca jakość wód w przekrojach ujściowych Nogatu, Szkarpawy,
- niekorzystna dla środowiska duża dysproporcja liczby mieszkańców czerpiących wodę z wodociągów w stosunku do korzystających z oczyszczalni ścieków.
- niedostateczny rozwój systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków,
- lokalnie niezadowalająca jakość wód podziemnych, głównie na Żuławach, w Dolinie Wisły i strefie nadmorskiej, uwarunkowana czynnikami naturalnymi, ujawniająca się zwłaszcza przy nadmiernym (lokalnie) poborze wód,
- mała zdolność retencyjna gleb, powodująca niebezpieczny spadek lustra wód gruntowych i powierzchniowych; niski poziom retencjonowania wód,
- nierozwiązany problem gospodarki osadami z oczyszczalni ścieków komunalnych; (będzie on lawinowo narastał w miarę wzrostu liczby oczyszczalni, ich przepustowości oraz efektywności oczyszczania ścieków),
- stały wzrost natężenia hałasu komunikacyjnego,
- wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym (PM10) i dwutlenkiem azotu (NO<sub>2</sub>) notowany wzdłuż głównych tras komunikacyjnych, związany z procesami energetycznego spalania paliw stałych w lokalnych kotłowniach i paleniskach domowych oraz ruchem samochodowym,
- niski, w stosunku do potencjalnych możliwości, udział produkcji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych,

- zagrożenia bioróżnorodności związane z postępującą urbanizacją, procesami eutrofizacji wód, odwodnienia, zakwaszania i zanieczyszczania gleb,
- zanikanie tradycyjnego krajobrazu kulturowego oraz postępujący proces degradacji zasobów dziedzictwa kulturowego,
- szybsze, niż przeciętnie w kraju, tempo przyrostu terenów zabudowanych oraz wyłączenia gruntów z produkcji rolnej i leśnej, odbywające się kosztem terenów biologicznie czynnych,
- niski stopień wiedzy ekologicznej społeczeństwa i brak akceptacji społecznej dla części działań ekologicznych, głównie ochronnych.

W ostatnim dziesięcioleciu w województwach pomorskim nastąpiło istotne zmniejszenie negatywnego oddziaływania człowieka na środowisko i poprawa jego stanu. Stan jakości powietrza uległ nieznacznej poprawie i na przeważającej części obszaru województw utrzymuje się poniżej dopuszczalnych norm. Wzrasta jednak problem hałasu komunikacyjnego przy głównych trasach komunikacyjnych. Jest to spowodowane wzrostem natężenia ruchu samochodowego oraz wydłużeniem godzin szczytu komunikacyjnego. Szczególnie obciążone hałasem są centra miast w otoczeniu gęstej zabudowy oraz ciągi dróg krajowych. Poprawił się stan sanitarny wód przybrzeżnych, umożliwiając pełniejsze ich wykorzystanie dla potrzeb rekreacji. Stan czystości wód śródlądowych poprawia się w wolniejszym tempie. Główną przyczyną jeszcze zbyt wysokiego zanieczyszczenia rzek jest odprowadzanie niedostatecznie oczyszczonych ścieków wytworzonych przez przemysł, gospodarkę komunalną, rolnictwo, zanieczyszczenia z gospodarstw wiejskich, a także spływy powierzchniowe.

Problemem na terenie Żuław, w dolinie Wisły oraz w strefie nadmorskiej są przekroczone w stosunku do dopuszczalnych norm wskaźniki jakości wody. Wskazuje to na konieczność modernizacji stacji uzdatniania na tych obszarach. Gospodarka odpadami komunalnymi na Pomorzu polega głównie na ich unieszkodliwianiu poprzez składowanie, często w miejscach niedostosowanych do obowiązujących przepisów. Stanowi to silne zagrożenie dla wszystkich komponentów środowiska, choć w wyniku wprowadzonych zmian w gospodarce wyraźnie zmienia skalę negatywnego oddziaływania.

## 5.4. Ocena oddziaływania na środowisko - prognoza

Na obecnym etapie oceny oddziaływania na nie można wykluczyć negatywnego wpływu niektórych planowanych działań zlokalizowanych w granicach obszarów objętych ochroną przyrody, w tym w obrębie obszarów Natura 2000. Rzeczywiste skutki wpływu na środowisko będą efektem oddziaływania szeregu czynników na różne komponenty przyrody będące we wzajemnych powiązaniach. Skutki te charakteryzuje przede wszystkim:

- czas oddziaływania,
- ich zasięg przestrzenny,
- skala intensywności przekształceń,
- stopień trwałości zmian.

Na etapie inwestycyjnym prognozuje się występowanie większość negatywnych skutków dla środowiska, które działają krótko, ale z dużym natężeniem i z ograniczonym zasięgiem, ale najczęściej są nieodwracalne. Bezpośrednie zmiany i zniszczenia odnoszą się do:

- zanieczyszczenia wód, spowodowanego głównie naruszeniem statyki osadów dennych w wyniku wodnych prac budowlanych oraz prac refulacyjnych,
- możliwości zanieczyszczenia wód i gleby substancjami ropopochodnymi używanymi w eksploatacji sprzętu budowlanego,
- zniszczenia powierzchniowej warstwy gleby na skutek prac ziemnych, zabudowy, użycia ciężkiego sprzętu,
- zmian w krajobrazie, na który niekorzystnie wpłynie fizjonomia placu budowy,
- biocenozy, gdzie na skutek prac refulacyjnych, ziemnych i budowlanych nastąpią znaczne zniszczenia – dotyczy to szczególnie przystani reaktywowanych, zarośniętych roślinnością szuwarową i naturalnych brzegów rzek i Zalewu Wiślanego – zmiany warunków siedliskowych mogą być tam duże,
- wzrostu hałasu oraz falowania w trakcie prac inwestycyjnych – może to niekorzystnie wpłynąć na niektóre gatunki fauny (płoszenie ptaków, zmiana miejsc gniazdowania).

Należy podkreślić, że część skutków oddziaływania na środowisko jest nieunikniona, niezbędna na potrzeby realizacji planowanych zadań. Sumaryczna skala ingerencji w środowisko przyrodnicze, w skali całego obszaru, wydaje się być stosunkowo niewielka.

Na etapie eksploatacji prognozuje się możliwość wystąpienia:

- zanieczyszczeń gleb i wody substancjami ropopochodnymi,
- niekorzystnego oddziaływania na warunki siedliskowe fauny (szczególnie ptaków) – wskutek natężenia ruchu jednostek pływających,
- wzrostu hałasu, szczególnie przy używaniu na jednostkach pływających silników spalinowych,
- zwiększenia ruchu samochodowego, co wiąże się ze wzrostem hałasu oraz wzrostem zanieczyszczeń powietrza spalinami,
- sytuacji nadzwyczajnych zagrożeń, związanych głównie z powodziami i podtopieniami,
- zwiększenia intensywności wtórnego zanieczyszczenia wód osadami wskutek intensyfikacji większych jednostek pływających,
- zmiana dynamiki strefy brzegowej wywołane rozbudową (budową) wodnych urządzeń portowych, zmianą prądów przybrzeżnych, przemieszczaniem się osadów.

Możliwość minimalizowania ujemnych skutków dla środowiska na etapie realizacji można uzyskać poprzez:

- ograniczenie do minimum prac ziemnych, ruchu ciężkiego sprzętu, wycinki drzew i krzewów oraz wielkość terenów budowy,
- składowanie materiałów poza terenami podmokłymi, zadrzewionymi i zakrzewionymi oraz strefą bezpośredniego spływu do wód,
- posiadanie zabezpieczenia na ewentualne przedostanie się substancji ropopochodnych do wód i gruntu,
- stosowanie odpowiedniego składu gatunkowego roślin głównie gatunki rodzime,
- przestrzeganie zasady ochrony okresów lęgowych zwierząt – w przypadku konieczności ingerencji w środowisko,
- zapewnienie trwałego funkcjonowania struktury techniczno – biologicznej (ścieki, zieleń izolacyjna,
- prowadzenie monitoringu stanu środowiska.

Niekorzystny wpływ może mieć miejsce także w przypadku znaczącej rozbudowy małych portów i przystani żeglarskich zlokalizowanych w pasie przybrzeżnym i w dolinie Wisły. W strefie wybrzeża wyznaczono bowiem obszary specjalnej ochrony ptaków, oraz obszary specjalnej ochrony siedliskowej.

Na etapie budowy planuje się w ograniczonym zakresie prace pogłębiarskie i tylko one mogą mieć niekorzystny wpływ na środowisko. Uzyskany urobek będzie wykorzystany do podniesienia rzędnej terenu na polach refulacyjnych funkcjonujących w regionie między innymi Zalewu Wiślanego oraz w sąsiedztwie planowanych zadań. Powstały urobek nie będzie zanieczyszczony, a zawartość substancji organicznej będzie niewielka. Dodatkowym czynnikiem wpływającym negatywnie na przyrodę może być hałas pochodzący z pracy ciężkiego sprzętu.

Na potrzeby nowego zainwestowania prognozuje się również częściową likwidację szaty roślinnej, której usunięcie jest warunkiem niezbędnym, aby zrealizować poszczególne zadania określone w koncepcji programowo przestrzennej. Ocena skali prognozowanych zniszczeń w obrębie szaty roślinnej wymaga każdorazowo inwentaryzacji przyrodniczej, które powinny zostać wykonane na etapie planowania inwestycji i uzyskiwania zgód administracyjnych na prowadzenie wszelkich prac budowlanych i inwestycyjnych.

W kolejnym zestawieniu zamieszczono syntezę ocen oddziaływania na środowisko wraz z zaleceniami na etapie przygotowywania inwestycji.

**Tabela 34: Syntetyczna ocena oddziaływania na środowisko dla proponowanych w ramach Koncepcji programowo – przestrzennej zadań**

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
1.	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych w istniejącej przystani. Program inwestycji obejmuje przedłużenie dwóch pomostów o kolejne moduły pomostów pływających oraz utwardzenie nawierzchni placu na cele zimowania jachtów.	<b>Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
2.	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej na tzw. Martwej Wierzycy. Program inwestycji obejmuje dostosowanie przystani dla cumowania jachtów wraz z budową zaplecza sanitarnego oraz modernizację nabrzeża Wisły pod kątem wodnego transportu pasażerskiego.	<b>Gniewski Obszar Chronionego Krajobrazu;</b> Sąsiedztwo: Obszar Natura 2000 „Doliny Dolnej Wisły”- obszar specjalnej ochrony siedlisk; Obszar Natura 2000 „Dolna Wisła”- specjalny obszar ochrony siedlisk; Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu; Krajowy Korytarz Ekologiczny; -Obszar Mezojednostki „Fosa Zamkowa”;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania
3.	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	Celem zadania jest rozbudowa istniejącej infrastruktury żeglarskiej i poprawa funkcjonalności zaplecza przystani. Program inwestycji obejmuje wydłużenie pomostu pływającego do 100m i przebudowę istniejącego bosmanatu.	<b>Obszary Natura 2000 PLB220005 „Zatoka Pucka”</b> <b>Obszary Natura 2000PLH 220032 „Zatoka Pucka i Półwysep Helski”;</b> <b>Nadmorski Park Krajobrazowy</b> Sąsiedztwo: Rezerwat przyrody Mechelińskie Łąki, Rezerwat przyrody Beka;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania



Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
4.	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	Celem inwestycji jest stworzenie możliwości do rozwoju wodnej komunikacji pasażerskiej w miejscowości Korzeniewo i zapewnienie bezpiecznego miejsca do cumowania jachtów na tym odcinku Wisły. Zakresem inwestycji jest budowa umocnionego nabrzeża cumowniczego dla żeglugi pasażerskiej i kilkugodzinnego postoju jachtów.	<b>Specjalny obszar ochrony siedlisk „Dolna Wisła” PLH 220033;</b> <b>Obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Dolnej Wisły” PLB040003</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania
5.	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w dawnej bazie lodołamaczy. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów cumowniczych oraz zagospodarowanie terenu, budowę bosmanatu oraz zaplecza sanitarno – socjalnego.	<b>Obszaru Chronionego Wyspy Sobieszewskiej;</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
6.	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	Celem zadania jest zwiększenie bezpieczeństwa żeglarzy i udrożnienie szlaku wodnego po Martwej Wiśle. Program inwestycji obejmuje budowę mostu zwodzonego nad Martwą Wisłą (w miejscu obecnie istniejącego mostu pontonowego) wraz z przebudową dróg dojazdowych.	<b>Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
7.	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w dawnej bazie lodołamaczy. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów cumowniczych oraz zagospodarowanie terenu, budowę bosmanatu oraz zaplecza sanitarno – socjalnego.	<b>Obszaru Chronionego Wyspy Sobieszewskiej;</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
8.	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	Celem zadania jest zwiększenie oferty żeglarskiej na Martwej Wiśle. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających przy istniejącym nabrzeżu umocnionym oraz budowę budynku bosmanatu z zapleczem klubowym oraz hangaru.	<b>Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
9.	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w basenie istniejącego portu rybackiego. Program inwestycji obejmuje umocnienie dwóch nabrzeży portowych wraz z budową pomostów cumowniczych, budowę budynku bosmanatu, zaplecza sanitarnego oraz zagospodarowanie terenu przystani.	<b>Obszar Natura 2000 PLB 220004 „Ujście Wisły” Obszaru Chronionego Wyspy Sobieszewskiej;</b>  Sąsiedztwo: Obszar Natura 2000 PLH 220044 „Ostoja w Ujściu Wisły”; Rezerwat przyrody Mewia Łacha	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania
10.	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego i rozbudowa portu jachtowego	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych w przystani jachtowej Marina Gdańsk. Program inwestycji obejmuje przebudowę Mostu Kamieniarskiego stałego na podnoszony, pogłębienie Kanału na Stępce oraz budowę pomostów pływających na zachodnim brzegu kanału.	Brak	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
11.	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	Celem zadania jest modernizacja istniejącego basenu portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje remont nabrzeża i pogłębienie dna basenu portowego, budowę nowych pomostów pływających i budowę nowego nabrzeża cumowniczego wzdłuż brzegu Wisły Śmiałej.	<b>częściowo położony na terenie obszaru Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły” PLH220044</b> sąsiedztwo: Obszar Natura 2000 PLB220004 „Ujście Wisły”, Rezerwat przyrody „Ptasi Raj”; użytek ekologiczny „Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej”;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza, ocena synergicznego oddziaływania na formy ochrony przyrody	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
12.	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych istniejącego portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających, zmianę nawierzchni części dróg wewnętrznych, budowę obiektu bosmanatu wraz z sanitariatami oraz umocnienie nabrzeża.	częściowo leży na terenie obszaru Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły” PLH220044; użytek ekologiczny „Zielone Wyspy na Wiśle Śmiałej”; w pobliżu obszarów Natura 2000 „Ujście Wisły” PLB220004, Zatoka Pucka” PLB220005 oraz rezerwatu „Ptasi Raj”;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
13.	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 1	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych istniejącego portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających, zmianę nawierzchni części dróg wewnętrznych, budowę obiektu bosmanatu wraz z sanitariatami oraz umocnienie nabrzeża.	<b>Położony na terenie obszaru Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły” PLH220044</b> sąsiedztwo: Obszar Natura 2000 PLB220004 „Ujście Wisły”, Rezerwat przyrody „Ptasi Raj”;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza, ocena synergicznego oddziaływania na formy ochrony przyrody	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
14.	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych i udrożnienie toru wodnego. Program inwestycji obejmuje budowę pomostu cumowniczego wyposażonego w Y-bomy oraz przekop toru podejściowego o długości ok. 88m.	brak	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
15.	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	Celem zadania jest udrożnienie rzeki Tuga w celu dopłynięcia do miejscowości Nowy Dwór Gdański. Zakres inwestycji obejmuje uruchomienie mostu zwodzonego wraz z oznakowaniem nawigacyjnym i drogowym oraz budowę nabrzeża cumowniczego.	brak	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
16.	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest stworzenie przystani żeglarskiej w Nowym Dworze Gdańskim. Zakres inwestycji obejmuje powiększenie obszaru istniejącej zatoki, wykonanie slipu i mocowanie pływających pomostów cumowniczych.	brak	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
17.	Oslonino – rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Celem zadania jest rozwinięcie istniejącej oferty żeglarskiej. Program inwestycji obejmuje działania w dwóch lokalizacjach. W Osloninie – przedłużenie pomostu pływającego, zagospodarowanie nabrzeża i budowa sezonowego obiektu sanitariatów.	<b>Nadmorski Park Krajobrazowy;</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000; PLH220005 „Zatoka Pucka”;</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski</b> Sąsiedztwo: Rezerwat przyrody Beka pas techniczny brzegu morskiego;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania
18.	Rzucewo – rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Celem zadania jest rozwinięcie istniejącej oferty żeglarskiej. Program inwestycji obejmuje działania w dwóch lokalizacjach. W Rzucewie – przedłużenie pomostu pływającego i budowa sezonowego obiektu sanitariatów.	<b>Nadmorski Park Krajobrazowy;</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000; PLH220005 „Zatoka Pucka”;</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski</b> pas techniczny brzegu morskiego;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
19.	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	Celem zadania jest budowa infrastruktury dostosowanej dla komunikacji pasażerskiej oraz żeglarskiej. Program zadania obejmuje budowę nabrzeża pasażerskiego, pomostu pływającego dla jachtów i kutrów rybackich, budynku bosmanatu z sanitariatami i kasami biletowymi oraz zagospodarowanie terenu.	<b>Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 PLB 220004 Ujście Wisły</b> <b>Środkowożuławski Obszar Chronionego Krajobrazu;</b> Sąsiedztwo: Obszar Natura 2000 PLH 220044 Ostoja w Ujściu Wisły Rezerwat przyrody Mewia Łacha	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
20.	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest budowa Gminnego Ośrodka Żeglarstwa we Władysławowie. Zakres inwestycji obejmuje budowę przystani żeglarskiej z zapleczem szkoleniowym i sanitarnym.	<b>Nadmorski Park Krajobrazowy;</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000; PLH220005 „Zatoka Pucka”;</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski</b> Sąsiedztwo: Rezerwat przyrody „Słone Łąki”	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania
21.	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	Celem zadania jest zwiększenie ilości miejsc cumowniczych dla niedużych jednostek pływających. Program inwestycji przewiduje dostawienie do istniejącego pomostu pływającego nowej części skierowanej w głąb Zatoki Puckiej.	<b>Nadmorski Park Krajobrazowy;</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000; PLH220005 „Zatoka Pucka”;</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
22.	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej. Zakres inwestycji obejmuje rozbiórkę istniejącego hangaru oraz budowę w jego miejscu nowego hangaru z zapleczem socjalnym i warsztatowym.	<b>Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 280007 „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana”</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;</b> Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z decyzją nr 136/90 z dnia 25.01.1990 r. o wpisie do rejestru zabytków układu ruralistycznego Krynicy Morskiej;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
23.	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej. Zakres inwestycji obejmuje przebudowę istniejącego pirsu betonowego budowę pomostów pływających.	<b>Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 280007 „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana”</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;</b> Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z decyzją nr 136/90 z dnia 25.01.1990 r. o wpisie do rejestru zabytków układu ruralistycznego Krynicy Morskiej;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza, ocena synergicznego oddziaływania na formy ochrony przyrody	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
24.	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu jachtowego w Krynicy Morskiej. Zakres inwestycji obejmuje wykonanie opaski brzegowej od strony wejścia do portu.	<b>Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 280007 „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana”</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;</b> Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z decyzją nr 136/90 z dnia 25.01.1990 r. o wpisie do rejestru zabytków układu ruralistycznego Krynicy Morskiej;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza, ocena synergicznego oddziaływania na formy ochrony przyrody	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
25.	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest rozbudowa istniejącego portu o infrastrukturę żeglarską. Zakres inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających, bosmanatu z sanitariatem i ułożenie nowej nawierzchni.	<b>Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 280007 „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana”</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;</b> teren znajduje się na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
26.	Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	Celem zadanie jest podniesienie standardu zaplecza socjalnego dla istniejącego portu jachtowego. Zakres inwestycji obejmuje budowę budynku bosmanatu wraz z zapleczem sanitarnym.	<b>Nadmorski Park Krajobrazowy;</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000; PLH220005 „Zatoka Pucka”;</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski</b>	Brak konieczności uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
27.	Puck - budowa portu jachtowego	Celem zadania jest zwiększenie pojemności portu i polepszenie warunków jego użytkowania. Zakres inwestycji obejmuje budowę falochronu, nabrzeży, pomostów pływających z Y-bomami oraz zagospodarowanie terenu.	<b>Obszary Natura 2000 PLB220005 „Zatoka Pucka”</b> <b>Obszary Natura 2000PLH 220032 „Zatoka Pucka i Półwysep Helski”</b> <b>Nadmorski Park Krajobrazowy</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, ocena synergicznego oddziaływania na formy ochrony przyrody	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
28.	Sopot - rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej - cz.a	Celem projektu jest rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej w Sopocie. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów cumowniczych na molo	<b>Obszary Natura 2000 PLB220005 „Zatoka Pucka”</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
29.	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych oraz podniesienie standardu oferty. Program inwestycji obejmuje budowę nowych pomostów na ok. 106 miejsc, budowę pomostu spacerowego na palach, zagospodarowanie terenu oraz rozbudowę budynku sanitariatów	<b>Obszary Natura 2000PLH 220032 „Zatoka Pucka i Półwysep Helski”</b> <b>Nadmorski Park Krajobrazowy</b> Sąsiedztwo: Obszary Natura 2000 PLB220005 „Zatoka Pucka”	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, ocena synergicznego oddziaływania na formy ochrony przyrody	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo



Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
30.	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	Celem zadania jest udrożnienie rzeki Tuga w celach żeglarskich w miejscowości Żelichowo. Zakres inwestycji obejmuje przebudowę mostu stałego na podnoszony wraz z oznakowaniem nawigacyjnym i drogowym oraz budowę dwóch pomostów cumowniczych.	Brak	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
31.	Tujsk - remont mostu zwodzonego	Celem zadania jest udrożnienie rzeki Tuga w celach żeglarskich w miejscowości Tujsk. Zakres inwestycji obejmuje uruchomienie mostu zwodzonego wraz z oznakowaniem nawigacyjnym i drogowym oraz budowę dwóch pomostów cumowniczych.	<b>Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Szkarpawy</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
32.	Rybina - remont mostu kolejowego	Celem zadania jest modernizacja obrotowego mostu kolejki wąskotorowej. Program inwestycji obejmuje wyposażenie mostu w mechanizm umożliwiający pełną automatyzację oraz poprawę ogólnego stanu technicznego.	<b>Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Szkarpawy</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
33.	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w dawnej bazie lodołamaczy. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów cumowniczych oraz zagospodarowanie terenu, budowę bosmanatu oraz zaplecza sanitarno – socjalnego.	Obszar Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły”; Obszaru Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
34.	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	Celem zadania jest zwiększenie bezpieczeństwa żeglarzy i udrożnienie szlaku wodnego po Martwej Wiśle. Program inwestycji obejmuje budowę mostu zwodzonego nad Martwą Wisłą (w miejscu obecnie istniejącego mostu pontonowego) wraz z przebudową dróg dojazdowych.	<b>Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania
35.	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	Celem zadania jest zwiększenie oferty żeglarskiej na Martwej Wiśle. Program inwestycji obejmuje budowę pomostów pływających przy istniejącym nabrzeżu umocnionym oraz budowę budynku bosmanatu z zapleczem klubowym oraz hangaru.	<b>Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
36.	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	Celem zadania jest zwiększenie ilości miejsc cumowniczych dla niedużych jednostek pływających. Program inwestycji przewiduje dostawienie do istniejącego pomostu pływającego nowej części skierowanej w głąb Zatoki Puckiej.	<b>Nadmorski Park Krajobrazowy;</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000; PLH220005 „Zatoka Pucka”;</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
37.	Sopot - rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej - cz.b+c	Celem projektu jest rozbudowa oferty sportowo żeglarskiej w Sopocie. Program inwestycji obejmuje budowę i przebudowę dróg komunikacyjnych od alejki spacerowej do lustra wody, zagospodarowanie terenu pod sezonową wypożyczalnię sprzętu wodnego.	<b>Obszary Natura 2000 PLB220005 „Zatoka Pucka”</b> Strefa uzdrowiskowa A; teren stanowi tzw. pas techniczny ochrony brzegu morskiego;	Brak konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowań	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
38.	Rybina - remont mostu kolejowego	Celem zadania jest modernizacja obrotowego mostu kolejki wąskotorowej. Program inwestycji obejmuje wyposażenie mostu w mechanizm umożliwiający pełną automatyzację oraz poprawę ogólnego stanu technicznego.	<b>Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Szkarpany</b>	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
39.	Malbork - budowa przystani dla houseboatów	Celem zadania jest utworzenie nowych miejsc cumowania dla mieszkalnych łodzi motorowych w części miejskich bulwarów nadrzecznych, znajdujących się na lewym brzegu rzeki Nogat. Zakres inwestycji obejmuje zagospodarowanie terenu, w tym budowę pomostu pływającego oraz obiektu sanitariatów.		Brak konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowań	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisk
40.	Malbork - rozbudowa przystani żeglarskiej „Park Północny”	Celem zadania jest zwiększenie liczby miejsc cumowniczych w istniejącej przystani żeglarskiej „Park Północny”. Zakres inwestycji obejmuje budowę nowych pomostów pływających połączonych do istniejącej infrastruktury.		Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania
41.	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	Celem zadania jest powiększenie liczby miejsc postojowych istniejącej przystani. Program inwestycji obejmuje budowę falochronu na Wiśle Śmiałej, nowego pomostu wyposażonego w Y-bomy oraz remont istniejącej nawierzchni.		Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
42.	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	Celem zadania jest umożliwienie dołynięcia i dojścia na brzeg przy leśniczówce w Przebrnie. Zakres inwestycji obejmuje budowę pomostu stałego oraz pomostu pływającego z bojami cumowniczymi.	<b>Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana</b> <b>Obszar NATURA 2000 PLH 280007 „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana”</b> <b>Obszar Specjalnej Ochrony „Zalew Wiślany” PLB280010;</b> teren znajduje się na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Lp.	Nazwa Karty Zadania	Opis zadania i zakres inwestycji	Istniejące formy i uwarunkowania ochrony przyrody oraz dóbr kultury	Ocena konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko	Prognozowana ocena i skala potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko
43.	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego - etap 2	Celem zadania jest dodanie nowych miejsc cumowniczych i zwiększenie jakości zaplecza portu. Zakres inwestycji obejmuje budowę dwóch nowych pomostów, pogłębienie toru wodnego, zagospodarowanie terenu oraz budowę budynków: bosmanatu, sanitariatów i klubowego.	<b>Położony na terenie obszaru Natura 2000 „Ostoja w Ujściu Wisły” PLH220044</b> sąsiedztwo: Obszar Natura 2000 PLB220004 „Ujście Wisły”, Rezerwat przyrody „Ptasi Raj”;	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura pełna z Raportem o oddziaływaniu na środowisko, konieczna inwentaryzacja przyrodnicza, ocena synergicznego oddziaływania na formy ochrony przyrody	Istotne negatywne oddziaływania na etapie inwestycyjnym, brak negatywnych oddziaływań na etapie funkcjonowania, lokalizacja inwestycji w obrębie terenów wrażliwych środowiskowo
44.	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	Celem zadania jest budowa przystani żeglarskiej w istniejącym basenie portowym. Program inwestycji obejmuje budowę trzech pomostów pływających, budowę budynku bosmanatu i budynku sanitariatów oraz modernizację Mola Rybackiego.	brak	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, procedura uproszczona	Brak istotnych negatywnych oddziaływań na etapie inwestycyjnym i funkcjonowania

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentacji projektowej

**Tabela 35:Uwarunkowania proceduralne i prognoza oceny oddziaływania na środowisko dla proponowanych w ramach Koncepcji programowo – przestrzennej zadań**

Lp.	Numer Karty Zadania	Nazwa Karty Zadania	Lokalizacja	Gmina	Obowiązek uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	Sporządzenie oceny oddziaływania na środowisko	Ocena skali potencjalnego negatywnego oddziaływania na środowisko
1.	1.1	Błotnik - rozbudowa portu jachtowego	Błotnik	Cedry Wielkie	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
2.	2.1	Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym	Gniew	Gniew	TAK	TAK	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
3.	3.1	Rewa - przedłużenie pomostu i budowa bosmanatu	Rewa	Kosakowo	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
4.	4.1	Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego	Korzeniewo	Kwidzyn	TAK	TAK	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
5.	5.1	Przegalina - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
6.	5.2	Sobieszewo - przebudowa mostu pontonowego na zwodzony	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	TAK	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
7.	5.3	Sobieszewo Nadwiślańska - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
8.	5.4	Sobieszewo - budowa przystani żeglarskiej w Górkach Wschodnich	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
9.	5.5	Świbno - budowa przystani żeglarskiej	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	TAK	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
10.	5.6	Kanał Na Stępce - przebudowa Mostu Kamieniarskiego stałego na zwodzony i rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	TAK	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
11.	5.7	Górki Zachodnie - rozbudowa i renowacja portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	TAK	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
12.	6.1	Jacht Klub im. Conrada - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
13.	7.1	Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk	TAK	TAK	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji

14.	8.1	Wiślinka - rozbudowa przystani żeglarskiej	Wiślinka	Pruszcz Gdański	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
15.	9.1	Nowy Dwór Gdański - remont mostu zwodzonego	Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański	TAK	TAK	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
16.	9.2	Nowy Dwór Gdański - budowa przystani żeglarskiej	Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
17.	10.1	Ośłonino - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Ośłonino	Puck	TAK	TAK	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
18	10.2	Rzucewo - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck	Rzucewo	Puck	TAK	NIE	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
18.	11.1	Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej	Mikoszewo	Stegna	Tak	tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
19.	12.1	Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej	Władysławowo	Władysławowo	Tak	Tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
20.	12.2	Chałupy - rozbudowa pomostu pływającego	Chałupy	Władysławowo	tak	nie	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
21.	13.1	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa hangaru	Krynica Morska	Krynica Morska	Tak	tak	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
22.	13.2	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi	Krynica Morska	Krynica Morska	Tak	Tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
23.	13.3	Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej	Krynica Morska	Krynica Morska	Tak	Tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
24.	13.4	Nowa Karczma - budowa przystani żeglarskiej	Nowa Karczma	Krynica Morska	Tak	Nie	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
25.	14.1	Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego	Hel	Miasto Hel	Nie	Nie	Nie występują
26.	15.1	Puck - budowa portu jachtowego	Puck	Miasto Puck	Tak	Tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
27.	16.1	Sopot - rozbudowa oferty sportowo-żeglarskiej (zad. a, b, c)	Sopot	Miasto Sopot	Tak	nie	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
28.	17.1	Jastarnia - rozbudowa portu jachtowego	Jastarnia	Miasto Jastarnia	Tak	Nie	Brak znaczących negatywnych oddziaływań

29.	18.1	Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony	Żelichowo	Nowy Dwór Gdański	Tak	Tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
30.	18.2	Tujsk - remont mostu zwodzonego	Tujsk	Stegna	Tak	Tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
31.	18.3	Rybina - remont mostu kolejowego	Rybina	Stegna	tak	tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
32.	19.1	Malbork - budowa przystani dla houseboatów	Malbork	Miasto Malbork	tak	Nie	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
33.	19.2	Malbork - rozbudowa przystani „Park Północny”	Malbork	Miasto Malbork	Tak	Nie	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
34.	20.1	Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego	Gdańsk	Miasto Gdańsk	Tak	Tak	Negatywne oddziaływania na etapie inwestycji
35.	21.1	Przebrno - budowa pomostu cumowniczego	Przebrno	Krynica Morska	Tak	Tak	Brak znaczących negatywnych oddziaływań
36.	22.1	Gdynia - budowa portu jachtowego w Basenie Prezydenta	Gdynia	Miasto Gdynia	Tak	Nie	Brak znaczących negatywnych oddziaływań

Źródło: Opracowanie własne na podstawie dokumentacji projektowej



## 5.5. Uwarunkowania ocen oddziaływania na środowisko – procedury administracyjne

Realizacja planowanych przedsięwzięć w omawianej koncepcji wymaga przeprowadzenia procedur oceny oddziaływania na środowisko związanych z uzyskaniem **decyzji o środowiskowych uwarunkowań**. Dotyczy to wszystkich następujących rodzajów przedsięwzięć lub ich elementów:

- **położonych na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi**, a jeżeli została sporządzona mapa zagrożenia powodziowego, na obszarach, o których mowa w art. 88d ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne;”;
- linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz **mosty**, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km;”
- **przedsięwzięcia ochrony brzegów morskich oraz zabezpieczające przed wpływami morza**, a także inne przedsięwzięcia powodujące zmianę strefy brzegowej, w tym **wały, mola, pirsy**, z wyłączeniem ich konserwacji lub odbudowy;”;
- porty lub śródlądowe drogi wodne;
- przystanie śródlądowe:
  - dla nie mniej niż 10 statków, w tym statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, o których mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej;
  - wykorzystujące linie brzegową na długości większej niż 20 m;
- wszystkie porty lub przystanie morskie
- przedsięwzięcie to może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, a nie jest bezpośrednio związane z ochroną tego obszaru lub nie wynika z tej ochrony;

Spośród ocenianych proponowanych przedsięwzięć w ramach koncepcji prognozuje się ze względu na współwystępowanie wyżej wymienionych kwalifikatorów konieczność przeprowadzenia pełnej procedury oceny oddziaływania na środowisko w trakcie pozyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących zadań:

- Gniew - budowa przystani żeglarskiej przy wzgórzu zamkowym
- Korzeniewo - budowa nabrzeża cumowniczego
- Akademicki Klub Morski - rozbudowa portu jachtowego
- Osłonino - rozwój oferty żeglarskiej w gminie Puck
- Mikoszewo - budowa przystani żeglarskiej i przystanku pasażerskiej komunikacji wodnej

- Władysławowo - budowa przystani żeglarskiej
- Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa pirsu wraz z pomostami pływającymi
- Krynica Morska - rozbudowa portu jachtowego: budowa opaski brzegowej
- Puck - budowa portu jachtowego
- Żelichowo - przebudowa mostu stałego na podnoszony
- Tujsk - remont mostu zwodzonego
- Rybina - remont mostu kolejowego
- Jachtklub Morski Neptun - rozbudowa portu jachtowego
- Przebrno - budowa pomostu cumowniczego

Do zadań dla których, na podstawie zakresu planowanego przedsięwzięcia lokalizacji oraz występującego zainwestowanie nie przewiduje się konieczności występowania z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zaliczyć należy:

- Hel - budowa bosmanatu i zaplecza sanitarnego
- Malbork - budowa przystani dla houseboatów

Dla pozostałych proponowanych przedsięwzięć w ramach Koncepcji nie prognozuje negatywnego oddziaływania na środowisko, ale ze względu na występowanie przynajmniej jednego z kwalifikatorów przewiduje się konieczność pozyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bez konieczności sporządzania raportu oddziaływania na środowisko.

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

W niniejszym rozdziale skupiono się na określeniu, analizie i ocenie przewidywanego znaczącego oddziaływania na cele i przedmiot ochrony obszarów objętych ochroną przyrody, w tym Obszarów Natura 2000 oraz integralności tych obszarów, a także na środowisko przyrodnicze pozostałych terenów, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne i zabytki – z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

Podstawowym zagadnieniem ekologicznym, który winien być uwzględniony przy realizacji Koncepcji, jest zachowanie podstawowych wartości przyrodniczych na całym obszarze objętym opracowaniem, w tym jego różnorodności biologicznej. Szczególną wartość stanowią elementy przyrodnicze, które objęte zostały ochroną przyrody w postaci uznania za obszar ochrony przyrody lub utworzenia obiektu ochrony przyrody (Obszary Natura 2000 i inne formy ochrony przyrody). Realizacji założeń Koncepcji winno zatem towarzyszyć permanentne podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz zmiana modelu rekreacji i turystyki z konsumpcyjnego na poznawczy, z jednoczesnym poszanowaniem wartości przyrodniczych.

W przypadku realizacji każdego z zadań konieczna jest indywidualna analiza i ocena oddziaływania na środowisko na etapie postępowania administracyjnego związanego z pozwoleniem na budowę. Każda ocena dla przedsięwzięć zlokalizowanych w obrębie obszarów objętych ochroną przyrody poprzedzona powinna być inwentaryzacją przyrodniczą.

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

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

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

Realizacja poszczególnych zadań koncepcji na ogół nie będzie stanowić zagrożenia poważnymi awariami - w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. 2008 r. nr 25 poz. 150). Wręcz przeciwnie, pozytywne znaczenie dla ochrony środowiska będzie miało wdrożenie przewozów masowych, w tym tramwajami wodnymi i statkami pasażerskimi. Jednakże, podczas realizacji i użytkowania poszczególnych obiektów, w tym: transportu wodnego, sportów motorowodnych i jachtingu motorowego, mogą sporadycznie wystąpić potencjalne zagrożenia dla środowiska, spowodowane uszkodzeniem systemów paliwowych jednostek pływających, a także - przeładunkiem i transportem, co może stanowić potencjalne zagrożenie dla stanu czystości wód powierzchniowych [Przybyłowski 2005].

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

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

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

Wpływ hałasu rozchodzącego się w wodzie na zachowanie się ryb był przedmiotem wielu badań, na ogół prowadzonych w warunkach laboratoryjnych, polegających na obserwowaniu reakcji uwięzionych zwierząt wystawionych na działanie hałasu (o różnym natężeniu i w krótkich okresach czasu) - Engel 2001. Na ich podstawie stwierdzono, że ryby przeważnie unikają hałasu, a część z nich wykazuje oznaki przyzwyczajania się do emitowanych dźwięków. Stwierdzono też negatywny wpływ hałasu spowodowanego ruchem statków na wzrost wydzielania kortyzolu („hormon stresu”) o 80 do 120%, co może mieć istotne konsekwencje dla wzrostu i rozwoju ryb. Długoterminowe oddziaływanie hałasu może również spowodować zmianę tras migracji

ichtiofauny; długotrwała praca pogłębiarek na torze żeglugowym może tworzyć swoistą barierę dźwiękową, której będą unikać wędrujące ryby. Dodatkowym aspektem, wymagającym przyjęcia odpowiednich zasad realizacyjnych, jest wpływ robót na ryby rezydentne, które - z różnych powodów - nie opuszczą strefy oddziaływania hałasu.

Opisane oddziaływania na ichtiofaunę, związane z pogłębianiem torów wodnych, będą również występowały na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia (choć z mniejszym natężeniem). Ponadto, wzrost intensywności ruchu statków oznaczać będzie większe prawdopodobieństwo przywleczenia nowych gatunków ryb (wraz z wodami balastowymi).

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

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

Analizowane przedsięwzięcia nie będą generalnie stanowić zagrożenia dla obiektów wpisanych do rejestru **zabytków**. Nie można jednak wykluczyć, że charakter prac i inwestycji prowadzonych bezpośrednio w obszarze i na samych obiektach zabytkowych może stanowić ingerencję w zabytek.

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

W niniejszym rozdziale analizowano i wskazano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji Przedsięwzięcia, a w szczególności - na cele i przedmiot ochrony obszaru natura 2000 oraz integralność tego obszaru.

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

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

w celu zminimalizowania potencjalnego negatywnego wpływu projektowanych przedsięwzięć na obszary sieci Natura 2000 konieczne będzie przeprowadzenie procedury ocen oddziaływania na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu na obszary Natura 2000.

## 5.8. Rozwiązania alternatywne

Rozpatrywane w niniejszym rozdziale są rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru. Przeprowadzona Analiza środowiskowa dotyczyła docelowego wariantu rozwiązań projektowych zawartych w Koncepcji. Jest to swoisty „wariant maksimum” obrazujący docelowe możliwości kompleksowego zagospodarowania. Z uwagi na brak znaczącego oddziaływania projektowanych przedsięwzięć na stan środowiska naturalnego oraz szczegółowych rozwiązań projektowych, w niniejszym opracowaniu nie analizowano rozwiązań alternatywnych dla poszczególnych lokalizacji. Będą one rozpatrzone w raportach oddziaływania na środowisko, opracowanych dla poszczególnych inwestycji, na etapie ubiegania się o decyzje środowiskowe.

Podstawowym kryterium jakim kierowano się przy określaniu lokalizacji inwestycji o charakterze punktowym było określenie docelowego zakresu działań o charakterze sportów i turystyki wodnej, a więc skupiono się przede wszystkim na istniejącej infrastrukturze portów, przystani oraz dostępie do nowych terenów. Proponowane zaś zupełnie nowe lokalizacje wynikają ze struktury istniejącej sieci osadniczej i związanymi z nimi układami komunikacji drogowej i kolejowej oraz bliskością ośrodków mogących stanowić źródło potencjalnych użytkowników.

Zakres działań inwestycyjnych związanych z infrastrukturą techniczną wymagać będzie dalszego doprecyzowania, zwłaszcza na etapie postępowań związanych z oceną oddziaływania na środowisko. Dotyczyć to będzie w szczególności wykonania szeregu inwentaryzacji przyrodniczych i waloryzacji przyrodniczej. Dopiero wtedy będzie możliwe określenie stopnia ingerencji w siedliska, a także zakres zniszczeń jaki będzie się wiązał z realizacją inwestycji. Po dokonaniu analizy ingerencji w chronione siedliska, po przeanalizowaniu prawnej wykonalności takowej ingerencji (likwidacja siedlisk gatunków chronionych) będzie możliwe określenie zakresu i formy kompensacji przyrodniczej.

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

Ogólne, podstawowe przedstawienie rzeczowego programu poszczególnych zadań, obejmujących budowę, rozbudowę lub modernizację obiektów służących do prowadzenia turystyki wodnej, a także - działań mających na celu uatrakcyjnienie szlaków wodnych, decyduje o znacznym stopniu uogólnienia zaleceń zawartych w niniejszej Analizie, a mających na celu minimalizację negatywnych oddziaływań na środowisko.

## 5.9. Analiza skumulowanego oddziaływania realizacji zamierzeń inwestycyjnych

Brak jest podstaw merytorycznych do przedstawienia na tym etapie prac projektowych skumulowanej oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze realizacji zamierzeń inwestycyjnych w odniesieniu do całości rekomendowanych zadań przewidywanych do realizacji jak i obecnie eksploatowanej infrastruktury służącej turystyce wodnej oraz szeregu działań inwestycyjnych w rejonie Zatoki Gdańskiej, Żuław Wiślanych i Zalewu Wiślanego oraz aktualnego zainwestowania i zagospodarowania. Analiza skumulowanego oddziaływania realizacji zamierzeń inwestycyjnych powinna zawierać szereg informacji i szczegółowych danych dotyczących aktualnego zainwestowania obszaru, w obrębie którego planowane będzie planowane przedsięwzięcie. Charakter takiej analizy swym zakresem znacznie wykracza poza niniejsze opracowanie. Poniżej przedstawiono podstawowe uwarunkowania takiej analizy.

W związku ze specyfiką planowanych zadań w ramach Przedsięwzięcia, każde z zadań, które charakteryzuje się swoistym, uzależnionym od lokalizacji: zakresem i skalą oddziaływań na środowisko. Wszystkie planowane przedsięwzięcia należy rozpatrywać zarówno indywidualnie, jak i łącznie, dotyczy to przede wszystkim przedsięwzięć lokalizowanych w sąsiedztwie już istniejących bądź aktualnie projektowanych pod kątem synergicznego i skumulowanego negatywnego oddziaływania.

Oprócz analizowanego Przedsięwzięcia w obszarze oddziaływania zadań związanych z infrastrukturą rekreacyjną wodną realizowane będzie wiele przedsięwzięć i strategii oraz zjawisk. Przede wszystkim należy tu wymienić następujące (w różnej fazie realizacji bądź przygotowania):

- Program rewitalizacji gospodarczej obszaru Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego
- Ochrona wód Zatoki Gdańskiej – budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdańsku i innych obszarach aglomeracyjnych;
- projekt przekopu Mierzei Wiślanej wraz z pogłębieniem toru wodnego do Portu Elbląg;
- liczne projekty związane z rozwojem portów handlowych Gdańsk i Gdynia oraz wzrostu ich zdolności przeładunkowej;
- rozwój drogi wodnej do zakładów Lotosu i bazy paliw;
- lokalizacja baz magazynowych paliw oraz gazu, w tym składowiska odpadów niebezpiecznych.

Z powyżej wymienionymi zadaniami inwestycyjnymi oraz z aktualnym stanem zainwestowania regionu Zatoki Gdańskiej, Żuław Wiślanych i Zalewu Wiślanego zidentyfikować można szereg negatywnych skumulowanych oddziaływań środowiskowych o zróżnicowanym zakresie i skali. Do najistotniejszych należy zaliczyć:

- wzrost zagrożeń zanieczyszczenia wód morskich i rzecznych w związku z dynamicznym rozwojem transportu morskiego i wodnego – oddziaływanie długookresowe;



- wzrost presji środowiskowej na ekosystemy wodne roślinne i zwierzęce wraz ze wzrostem transportu wodnego – oddziaływanie długookresowe;
- wzrost ryzyka wypadków, awarii przemysłowych i katastrof w żegludze powodujących zagrożenia awaryjnego zanieczyszczenia wód i środowiska regionu – oddziaływanie krótkookresowe, o skutkach długookresowych.

Porównanie skali i zakresu potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia "Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej" z aktualnym zainwestowaniem i zagospodarowaniem obszaru planowanych zadań oraz w kontekście planowanych w tym obszarze inwestycji skłania do stwierdzenia, że przedmiotowe zadania w ramach Przedsięwzięcia nie będą powodować negatywnych skumulowanych oddziaływań na środowisko i warunki życia ludzi.

Realizacja i funkcjonowanie zadań w ramach projektu Przedsięwzięcia jest działaniem, które będzie tworzyło pozytywne oddziaływania w relacji człowiek i środowisko wodne poprzez umożliwienie aktywnego sportowego, turystycznego i rekreacyjnego wykorzystania akwenów i dróg wodnych w regionie Zatoki Gdańskiej, Żuław Wiślanych i Zalewu Wiślanego.

## 5.10. Metody analizy skutków realizacji Przedsięwzięcia

W niniejszym rozdziale analizowano propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jego przeprowadzania. Jakość i efektywność wdrażanych rozwiązań w ramach „Koncepcji programowo przestrzennej w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej” w dużym stopniu zależą będzie od monitorowania sposobu realizacji ustaleń oraz zdolności do wnoszenia bieżących poprawek i korekt w odniesieniu do zauważonych braków i usterek. Monitoring realizacji planowanego przedsięwzięcia powinien być prowadzony zarówno przez organy ochrony środowiska, a także – beneficjentów, społeczeństwo i lokalne władze samorządowe.

Nadzór nad wdrażaniem Koncepcji powinien szczególnie obejmować następujące zagadnienia:

- stopień uwzględnienia w projektach budowlanych ustaleń zawartych w „Koncepcji programowo przestrzennej w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej” i zaleceń wynikających z niniejszej Analizy środowiskowej,
- minimalizację uciążliwości dla środowiska na etapie budowy poszczególnych obiektów poprzez stosowanie sprawnego i atestowanego sprzętu oraz maszyn, ograniczenie wielkości placu budowy i niezbędnych wycinek drzew i krzewów (kontrola budowy przez służby nadzoru budowlanego),
- badanie poziomu hałasu przy szlakach wodnych i obiektach infrastruktury turystycznej, szczególnie w sezonie wakacyjnym i szybkie interweniowanie (co najmniej raz w miesiącu od początku maja do końca września),
- okresowe kontrole stopnia utrzymania porządku i czystości na terenie portów, przystani, pól namiotowych i innych obiektów oraz wzdłuż szlaków turystycznych, z częstotliwością 2 razy na miesiąc w okresie wakacyjnym.

Ze względu na wysoką przyrodniczą wartość terenów, na których zlokalizowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie, szczególne znaczenie ma sposób przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz na obszary Natura 2000. Wprawdzie dla żadnego z objętych Koncepcją zadań nie jest obligatoryjnie wymagane sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko, niemniej jednak niezbędne będzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie ocen oddziaływania na środowisko.

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

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

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

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

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

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

Najbardziej narażonym akwenem jest - służący rybołówstwu, turystyce pobytowej i sportom wodnym - Zalew Wiślany, Zatoka Pucka i ujściowy obszar Wisły. Pozostała część planowanych przedsięwzięć stanowi typowy krajobraz akwen wodnego i środowisko przyrodnicze, służące rekreacji i głównie przemieszczaniu się turystów, z krótkimi raczej pobytami w miejscach o wyjątkowych walorach poznawczych. Również, największy zakres przewidzianych w Koncepcji robót budowlanych dotyczy budowy obiektów na terenach położonych poza obszarami chronionymi prawem.

Podsumowując do najistotniejszych problemów środowiskowych związanych z realizacją Koncepcji można zaliczyć:

- naruszenie istniejących warunków przyrodniczych, w tym zmiany konfiguracji terenu, zniszczenie biotopu lądowego i wodnego oraz wzrost hałasu przy budowie portów i przystani wodnych,
- wzrost hałasu wzdłuż szlaku wodnego stanowi szczególne zagrożenie w okresach lęgowych ptactwa,
- możliwość zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi wód powierzchniowych w wyniku awarii instalacji paliwowej urządzeń zainstalowanych na terenach portowych i na jednostkach pływających,
- możliwość przeinwestowania zaplecza turystycznego wzdłuż analizowanych tras przebiegających przez obszary Natura 2000 i w pobliżu rezerwatów przyrody, sprzyjającego nadmiernemu zagęszczeniu jednostek pływających i turystów, w stopniu zagrażającym objętym ochroną komponentom środowiska przyrodniczego.

## 5.11. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Realizacja „Koncepcji programowo przestrzennej w obszarze Deltę Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej” nie powinna mieć negatywnych skutków transgranicznych. Wręcz przeciwnie, należy się spodziewać, iż w sposób pozytywny, jej realizacji wpłynie na reaktywację i rozwój kontaktów turystycznych i wymiany handlowej z Europą Zachodnią, a od strony wschodniej - z Obwodem Kaliningradzkim w Rosji. Projekt z założenia sprzyja rozwojowi gospodarczemu regionów i powinien zostać przychylnie przyjęty przez lokalne społeczności, nie generując sytuacji konfliktowych. Zarówno skala i zakres planowanych w ramach przedmiotowej koncepcji przedsięwzięć nie będzie powodował oddziaływań środowiskowych mogących potencjalnie powodować negatywne, transgraniczne oddziaływanie.

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

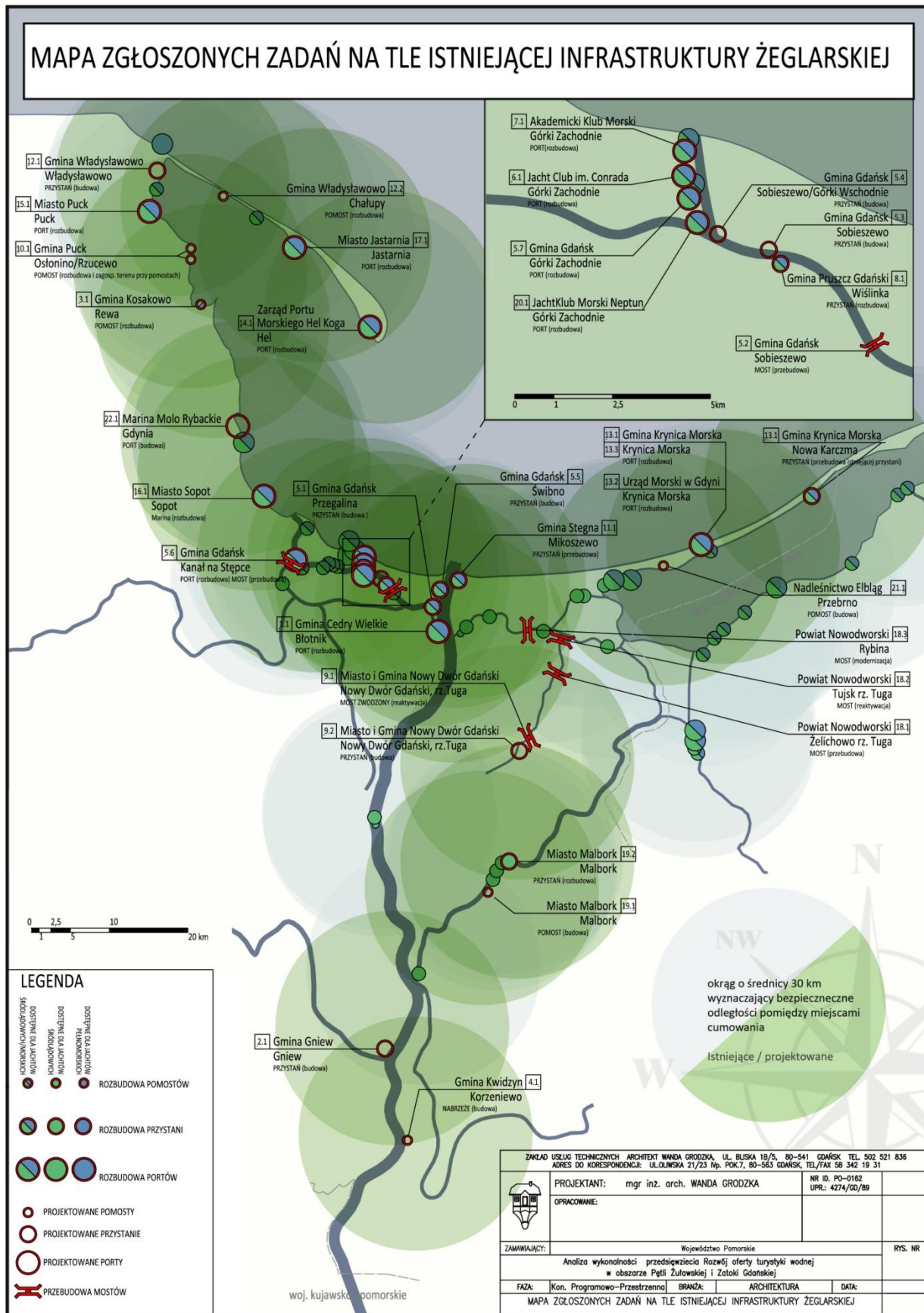
## ZAŁĄCZNIKI



Załącznik nr 1. Mapa zgłoszonych zadań do współfinansowania w ramach Przedsięwzięcia

Załącznik nr 2. Koncepcja programowo-przestrzenna w obszarze Delt Wisły, części Zalewu Wiślanego oraz wybrzeża Zatoki Gdańskiej

Załączniknr 1- Mapa zadań zgłoszonych do współfinansowana w ramach Przedsięwzięcia



## SPIS TABEL I WYKRESÓW



### SPIS TABEL

TABELA 1 STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	8
TABELA 2 PLANOWANA LICZBA MIEJSC CUMOWNICZYCH BUDOWANYCH I MODERNIZOWANYCH W RAMACH PRZEDSIĘWZIĘCIA – ZADANIA REKOMENDOWANE .....	9
TABELA 3: PODSTAWA DZIAŁANIA BENEFICJENTÓW .....	19
TABELA 4: DZIAŁANIA PODJĘTE W CELU WYZNACZENIA ZAKRESU PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ETAPIE KONCEPCJI PROGRAMOWO - PRZESTRZENNEJ I ANALIZY WYKONALNOŚCI .....	29
TABELA 5: WYKRES GANTTA.....	36
TABELA 6: PORÓWNANIE MODELI ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ.....	48
TABELA 7: WPŁYW REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA NA ROZWIĄZANIE PROBLEMÓW ZIDENTYFIKOWANYCH W PZPWP.....	53
TABELA 8 STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI .....	55
TABELA 9: WYSTĘPOWANIE POMOCY PUBLICZNEJ W POSZCZEGÓLNYCH ZADANIACH .....	64
TABELA 10 WYBÓR PARTNERÓW DO PROJEKTU ORAZ WYŁONIE NIE PARTNERA WIODĄCEGO - JEDNOSTKA SEKTORA FINANSÓW PUBLICZNYCH	71
TABELA 11 WYBÓR PARTNERÓW DO PROJEKTU ORAZ WYŁONIE NIE PARTNERA WIODĄCEGO - PODMIOT SPOZA SEKTORA FINANSÓW PUBLICZNYCH.....	76
TABELA 12 OBIEKTY PĘTLI ŻUŁAWSKIEJ.....	91
TABELA 13: LISTA KART ZADAŃ.....	124
TABELA 14: ZESTAWIENIE KART ZADAŃ Z UWZGLĘDNIENIEM PRIORYTETYZACJI I WSKAZANIA DO DALSZYCH ANALIZ .....	127
TABELA 15. LISTA LOKALIZACJI WSPÓLNYCH DLA PRZEDSIĘWZIĘCIA „ROZWÓJ OFERTY TURYSTYKI WODNEJ W OBSZARZE PĘTLI ŻUŁAWSKIEJ I ZATOKI GDAŃSKIEJ” ORAZ PRZEDSIĘWZIĘCIA POMORSKIE TRASY ROWEROWE O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (R-10 I R-9 „WIŚLANA TRASA ROWEROWA”).....	133
TABELA 16. LISTA LOKALIZACJI WSPÓLNYCH DLA PRZEDSIĘWZIĘCIA „ROZWÓJ OFERTY TURYSTYKI WODNEJ W OBSZARZE PĘTLI ŻUŁAWSKIEJ I ZATOKI GDAŃSKIEJ” ORAZ PRZEDSIĘWZIĘCIA POMORSKIE SZLAKI KAJAKOWE .....	133
TABELA 17: WNIOSKI I REKOMENDACJE FAZY DIAGNOSTYCZNEJ .....	141
TABELA 18: NAKŁADY INWESTYCYJNE ZAGOSPODAROWANIA LOKALIZACJI NA PODSTAWIE KART ZADAŃ.....	147
TABELA 19: BUDŻET PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	152
TABELA 20: STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	158
TABELA 21: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (ŁĄCZNIE DZIAŁANIE 8.4. RPO WP I DZIAŁANIE 8.1. POIiŚ).....	161
TABELA 22: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (DZIAŁANIE 8.4.).....	162
TABELA 23: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (DZIAŁANIE 8.1.).....	163
TABELA 24: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (PARTNERSTWO 1) .....	164
TABELA 25: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (PARTNERSTWO 2) .....	165
TABELA 26: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (PARTNERSTWO 3) .....	166
TABELA 27: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (PARTNERSTWO 4) .....	167
TABELA 28: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (PARTNERSTWO 5) .....	168
TABELA 29: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (PARTNERSTWO 6) .....	169
TABELA 30: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (PARTNERSTWO 7 BEZ DZIAŁANIA 8.1.) .....	170
TABELA 31: HARMONOGRAM RZECZOWO - FINANSOWY PRZEDSIĘWZIĘCIA (INSPIRATOR) .....	171
TABELA 32: KATALOG PODSTAWOWYCH KOSZTÓW EKSPLOATACYJNYCH .....	172
TABELA 33: LISTA LOKALIZACJI POD WZGLĘDEM KONIECZNOŚCI SEZONOWANIA INFRASTRUKTURY .....	173
TABELA 34: SYNTETYCZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DLA PROPONOWANYCH W RAMACH KONCEPCJI PROGRAMOWO – PRZESTRZENNEJ ZADAŃ.....	200
TABELA 35: UWARUNKOWANIA PROCEDURALNE I PROGNOZA OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DLA PROPONOWANYCH W RAMACH KONCEPCJI PROGRAMOWO – PRZESTRZENNEJ ZADAŃ .....	214



## SPIS RYCIN

RYCINA 1: LOKALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	27
RYCINA 2: LOKALIZACJA ZADAŃ ZGŁOSZONYCH W RAMACH PRZEDSIĘWZIĘCIA .....	28
RYCINA 3: MODEL INSTYTUCJONALNY - NA ETAPIE PRZYGOTOWAWCZYM I INWESTYCYJNYM .....	42
RYCINA 4: MAPA OBSZARÓW PROBLEMOWYCH .....	52
RYCINA 5 WYBÓR PARTNERÓW DO PROJEKTU ORAZ WYŁONIENIE PARTNERA WIODĄCEGO - JEDNOSTKA SEKTORA FINANSÓW PUBLICZNYCH....	70
RYCINA 6 WYBÓR PARTNERÓW DO PROJEKTU ORAZ WYŁONIENIE PARTNERA WIODĄCEGO - SPOZA SEKTORA FINANSÓW PUBLICZNYCH .....	75
RYCINA 7: ZARZĄDZANIE PRZEZ SPÓŁKĘ A KWALIFIKOWALNOŚĆ VAT .....	87
RYCINA 8: ZARZĄDZANIE PRZEZ BENEFICJENTA A KWALIFIKOWALNOŚĆ VAT .....	88

## SPIS FOTOGRAFII

FOTOGRAFIA 1. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA Z LOKALIZACJI MALBORK - PARK PÓŁNOCNY .....	123
FOTOGRAFIA 2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA Z LOKALIZACJI GDYNIA - DALMOR .....	124