

Krystian PUZDRAKIEWICZ^a
Sandra ŻUKOWSKA^b
Beata CHMIEL^c
Tadeusz PALMOWSKI^d

^aWydział Nauk Społecznych
Uniwersytet Gdański
e-mail: krystian.puzdrakiewicz@ug.edu.pl
ORCID: 0000-0003-2681-9092
^bWydział Nauk Społecznych
Uniwersytet Gdański
e-mail: sandra.zukowska@ug.edu.pl
ORCID: 0000-0003-4589-4063

Prace i Studia Geograficzne
ISSN: 0208–4589; ISSN (*online*): 2543–7313
2024, t. 69.2, s. 33–54
DOI: 10.48128/pisg/2024-69.2-03

^cWydział Ekonomiczny
Uniwersytet Gdański
e-mail: beata.chmiel@phdstud.ug.edu.pl
ORCID: 0000-0002-0408-8690
^dWydział Nauk Społecznych
Uniwersytet Gdański
e-mail: tadeusz.palmowski@ug.edu.pl
ORCID: 0000-0002-1644-7945

WIZJE AKTYWIZACJI TRANSPORTU WODNEGO W REGIONIE ZALEWU WIŚLANEGO WYRAŻONE W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH I PLANISTYCZNYCH

Visions of water transport activation in the Vistula Lagoon region expressed in strategic and planning documents

Abstract: The Vistula Lagoon region has well-established maritime traditions, but socio-economic and geopolitical problems make it difficult to exploit the potential of this location. In the study, a multi-criteria qualitative analysis of strategic and planning documents at four levels (national, supra-regional, regional and local) was carried out in terms of including in them issues concerning the activation of water transport in the Vistula Lagoon region. The results indicate that the water economy is a strategic economic sector for the lagoon municipalities. The navigation channel through the Vistula Spit is mostly perceived as a key investment for the activation of water transport in the region, although its assessment among municipalities is not uniform. Particularly important areas of intervention include the need to modernise the existing infrastructure and actively maintain it to ensure proper navigable conditions, as well as cooperation between different levels of government for effective planning and implementation of these visions in the functional area of the basin.

Key words: water transport, water tourism, regional development, Vistula Lagoon

Wpłynęło: 23.02.2023

Zaakceptowano: 23.10.2023

Zalecany sposób cytowania / Cite as: Puzdrakiewicz K., Żukowska S., Chmiel B., Palmowski T., 2024, Wizje aktywizacji transportu wodnego w regionie Zalewu Wiślanego wyrażone w dokumentach strategicznych i planistycznych, *Prace i Studia Geograficzne*, 69.2, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 33–54, DOI: 10.48128/pisg/2024-69.2-03.

© Copyright by Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego & Autorzy



Artykuł opublikowany przez SCIENDO
i objęty licencją Creative Commons Attribution 4.0 License

WPROWADZENIE

Zalew Wiślany zlokalizowany jest w granicach dwóch państw, Polski i Federacji Rosyjskiej (FR), a łączy się z Zatoką Gdańską (częścią Morza Bałtyckiego) drogą morską poprzez Cieśninę Piławską. Cieśnina ta położona jest na terenie FR, co przez lata ograniczało możliwości swobodnej żeglugi ze względu na uzależnienie jej od decyzji politycznych. Dotychczas skomplikowaną współpracę między Polską a FR pogłębiła wojna FR z Ukrainą rozpoczęta w lutym 2022 r., co skutkowało zerwaniem relacji między krajami. Do niedawna jedynym alternatywnym połączeniem zalewu z Zatoką Gdańską był szlak śródlądowy rzeką Szkarpawą do przekopu Wisły. Cechują go jednak bardzo niskie parametry techniczne. Inwestycją szczególnie ważną dla rozwoju portów i przystani Zalewu Wiślanego była budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną w miejscowości Nowy Świat wraz z inwestycjami towarzyszącymi, które umożliwiły bezpośrednie wejście jednostkom pływającym na akwen.

Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną stanowi największą inwestycję infrastrukturalną w regionie Zalewu Wiślanego na przestrzeni wielu ostatnich lat. Jednym z kluczowych momentów dla jego powstania była data 15 lutego 2019 r., kiedy wojewoda pomorski na mocy tzw. specustawy wydał zezwolenie na realizację inwestycji z rygiem natychmiastowej wykonalności (rozpoczęcia niezbędnej wycinki drzew jeszcze przed rozpoczęciem okresu lęgowego ptaków). Następnie do 18 października 2019 r. trwały prace przygotowawcze, kiedy to Urząd Morski zezwolił wykonawcy na rozpoczęcie prac budowlanych. Oficjalne otwarcie kanału nastąpiło 17 września 2022 r., choć część pozostałych inwestycji towarzyszących budowie nowej drogi wodnej nadal jest w realizacji (stan na lipiec 2023 r.). Podstawowym założeniem eksploatacyjnym kanału żeglugowego jest umożliwienie wpływania do portu w Elblągu jednostek o parametrach: 100 m długości, 20 m szerokości oraz 4 m zanurzenia.

Już w studium wykonalności budowy kanału wskazano, że jego celem jest chęć zwiększenia możliwości rozwoju regionów wschodniej i północno-wschodniej części Polski, które korzystać będą z otwarcia Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie. Wskazano również, że głównym beneficjentem w regionie będzie port w Elblągu, a także inne mniejsze porty zalewu. Realizacja inwestycji powinna oddziaływać na sektor transportu morskiego, rozwój sektora przemysłu i logistyki, sektora usług turystycznych i okołoturystycznych, aktywizować rynek pracy, a także generować efekty synergiczne z innymi programami, jak m.in. *Pętla Żuławska* czy *Program Ochrony Przeciwpowodziowej Żuław* (Matczak i in. 2016; Fabiszewski 2020). Region Zalewu Wiślanego jako obszar funkcjonalny podzielony jest licznymi granicami administracyjnymi, co wymaga współpracy różnych interesariuszy. Systemy transportowe są złożone i wymagają ciągłości, a konkurencyjność obszaru pod względem turystycznym czy gospodarczym to wypadkowa wielu czynników składających się na ów system. Korzystna lokalizacja oraz morskie tradycje gmin nadzalewowych dają potencjał dla dalszego rozwoju transportu wodnego w całym regionie, czego istotnym impulsem może być budowa wspomnianej nowej drogi wodnej.

Głównym celem opracowania jest ocena, w jakim stopniu ustalenia formalne dokumentów wyrażających wizję rozwoju obszaru gmin Zalewu Wiślanego uwzględniają zagadnienia aktywizacji transportu wodnego. Dla lepszego zrozumienia podjętej problematyki sformułowano następujące pytania badawcze:

- I. Jakie inwestycje infrastrukturalne i działania organizacyjne zostały zaplanowane w celu aktywizacji transportu wodnego w regionie Zalewu Wiślanego?
- II. Jak budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną wpłynęła na wizję rozwoju regionu w dokumentach formalnych?
- III. W jakim stopniu gminy nadzalewowe uwzględniają w dokumentach formalnych swoje unikatowe położenie celem rozwoju transportu wodnego?
- IV. Czy wizję rozwoju transportu wodnego wyrażone w licznych dokumentach formalnych wobec obszaru funkcjonalnego Zalewu Wiślanego są spójne?

ZALEW WIŚLANY JAKO OBSZAR BADAWCZY

Zalew Wiślany i jego otoczenie od lat stanowiły przedmiot zainteresowania badaczy reprezentujących różne dyscypliny naukowe, w tym historię, biologię, geologię, geografę, socjologię, chemię, meteorologię, hydrotechnikę, nautologię, planowanie przestrzenne i prawo.

Po drugiej wojnie światowej w ramach *Prac Geograficznych* Instytutu Geografii PAN ukazała się praca K. Łomniewskiego pt. *Zalew Wiślany* (1958). Autor skoncentrował się na zagadnieniach hydrologicznych i meteorologicznych zalewu. Podobnej tematyki dotyczyło opracowanie pod red. N.N. Łazarienko i A. Majewskiego (1975). Krótka charakterystyka Mierzei Wiślanej zaprezentowana została przez J. Szukalskiego (1975).

Historię Mierzei Wiślanej i naturalnych rozcięć spowodowanych sztormami do roku 1454 zajmował się W. Długokęcki (1996). Aspekty geograficzno-historyczne były badane przez A. Piskozubę (1990).

Przeładunki i uwarunkowania aktywizacji portu Elbląg i Zalewu Wiślanego stanowiły temat prac A. Tubielewicz (1976), B. Szermera (1980, 1987), T. Jednorą (1992), K. Luksa i A. Tubielewicz (1990), T. Palmowskiego (1993, 1995), D. Waldzińskiego i W. Żurawskiego (1995), B. Szwankowskiej, B. Cziubarenki, G. Fiedorowa i W. Gricenki (2014). Zapleczem portowym Elbląga zajmował się A. Piskozub (1992). Wykorzystanie Zalewu Wiślanego dla międzynarodowej morskiej i śródlądowej żeglugi towarowej, turystycznej i sportowej było tematem analiz K. Luksa i A. Tubielewicz (1990).

Koncepcja i budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną (wyrażona po raz pierwszy przez króla Stefana Batorego w roku 1577) oraz potencjalne następstwa stanowiły temat badań W. Andruszkiewicza (1990), R. Dubrawskiego, J. Zachowicza, (1997), T. Jednorą (2004), J. Wcisła (2004, 2013), S. Sajkiewicza (2016), W.T. Modzelewskiego (2017), D. Pyć (2018), W. Fabiszewskiego (2020), M. Sajniaka (2021), P. Marciniaka (2023), J. Breś i P. Lorensa (2023), a także A. Sas-Bojarskiej, I. Orzechowskiej-Szajdy, K. Puzdrakiewicz i M. Kiejzik-Głowińskiej (2024).

Morskie i śródlądowe aspekty dróg wodnych Zalewu Wiślanego rozpatrywał W. Andruszkiewicz (1990), I. Jagniszczak i A. Królikowski (2006), K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki i W. Rydzkowski (2007).

Zagadnienia prawne dotyczące żeglugi na Zalewie Wiślanym i swobodnego przepływu przez Cieśninę Piławską stanowiły temat opracowań D.R. Bugajskiego (2010), W.T. Modzelewskiego (2017) i D. Pyć (2018).

Rozwojem turystyki i jej różnymi aspektami na Zalewie Wiślanym i wokół niego zajmował się Związek Gmin Nadzalewowych (2001), J. i M. Kulińscy (2000), A. Żywicki (2013), A. Hakuć-Błażowska, N. Pacek, K. Kupren, G. Furgała-Selezniow (2018), K. Puzdrakiewicz i M. Połom (2021).

Międzynarodowa Droga Wodna E-70 prowadząca przez Zalew Wiślany stanowiła kanwę przewodnika dla wodniaków opracowanego przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego (2018). Tam też powstał przewodnik turystyki wodnej *Pętla Żuławska* (2019).

Zagadnienia planistyczne Mierzei Wiślanej rozwijali: B. Szermer, B. Gniotyńska (1976), J. Sauer, K. Tylman (1986), J. Witkowska, M. Matczak, J. Zaucha (2021), J. Witkowska, M. Matczak, J. Zaucha, J. Pardus (2021). Zespół Instytutu Morskiego pod kierownictwem J. Zauchy opracował projekt *Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego* (2022), a T. Palmowski i M. Tarkowski (2018) przybliżyli współpracę w dziedzinie planowania morskiego w Europie Bałtyckiej. Strategią rozwoju portów i przystani morskich Zalewu Wiślanego zajmowali się M. Matczak, A.K. Krośnicka i M. Włodarski (2016).

Problemy ekologiczne, ochrony przyrody i rozwoju zrównoważonego poruszała M. Bielecka i G. Różyński (2014), A. Rychter (2018), D. Pyć (2018), S. Żukowska (2020), S. Żukowska, T. Palmowski, M. Połom (2021). Kompleksowe opracowanie ekosystemu morskiego i lądowo-morskiego Zalewu Wiślanego ukazuje obszerne opracowanie pod red. J. Bolałka (2018).

Spółeczno-gospodarcze uwarunkowania rozwoju gmin nadzalewowych były tematem prac D. Waldzińskiego, B. Szwanowskiej, H. Kruk (1998), A. Waśniewskiej (2014) i K. Sali (2019).

METODYKA BADAŃ

Aby odpowiedzieć na sformułowane cele badawcze dokonano analizy dokumentów określających politykę strategiczną oraz przestrzenną obszaru gmin nadzalewowych. W pierwszym etapie sporządzono listę obowiązujących dokumentów mogących, z uwagi na swój zakres rzeczowy, zawierać ustalenia dotyczące transportu morsko-rzeczny na obszarze objętym badaniem. Zebrane dokumenty podzielono na cztery grupy według administracyjnego poziomu ich obowiązywania: krajowe (12), ponadregionalne (7), regionalne (9) i lokalne (28). Stan ich aktualności przyjęto na dzień 1 października 2019 r., czyli niedługo przed rozpoczęciem faktycznych prac budowlanych nad kanałem żeglownym przez Mierzę Wiślaną. Podczas analizy *ex-ante* zbadano łącznie 56 dokumentów metodą *desk research* i techniką jakościowej analizy treści (Czarniawska 2014; Apanowicz 2002).

Kolejnym etapem była analiza *ex-post* uwzględniająca nowe lub zaktualizowane dokumenty według stanu na 30 czerwca 2023 r., zatem na ponad 9 miesięcy po oddaniu inwestycji do użytku. Aktualizacja została wykonana ze względu na konieczność sprawdzenia, w jaki sposób ta inwestycja wpłynęła na formalne działania samorządów w zakresie kreowania wizji rozwoju transportu wodnego. W analizie *ex-post* do badania włączono dokumenty odpowiednio na poziomie: krajowym (2), regionalnym (5) i lokalnym (9). Łącznie w tym etapie przeanalizowano 16 dokumentów metodą *desk research* oraz techniką jakościowej analizy treści.

Na potrzeby pracy wyodrębniono siedem kategorii interwencji, dla których wykonano analizę dokumentów formalnych:

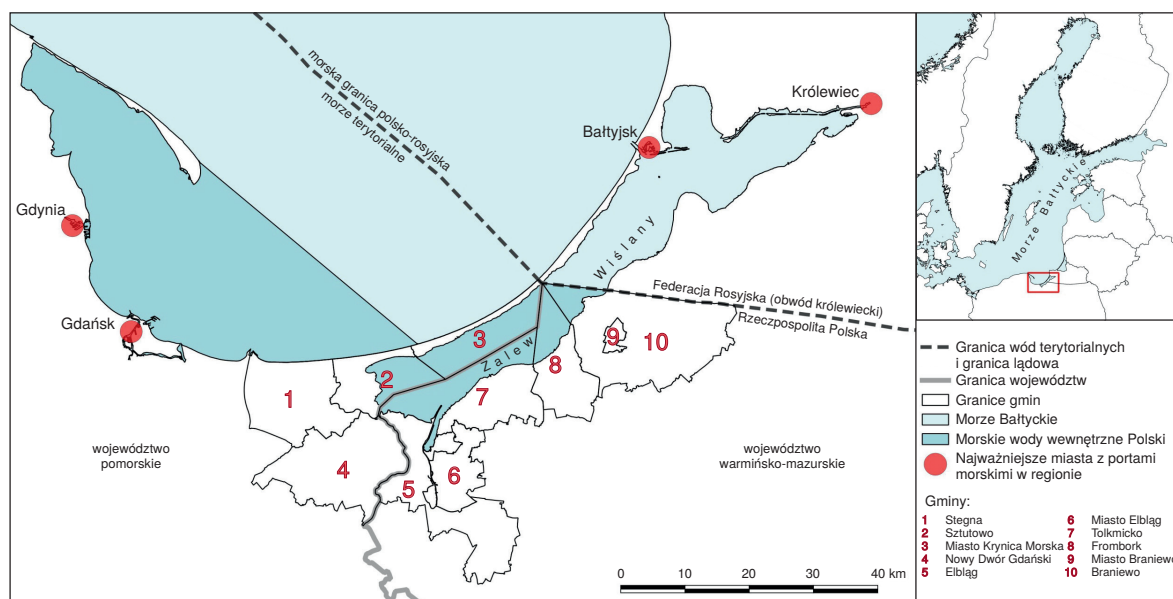
- rozwój transportu wodnego – wszelkie działania inwestycyjne i organizacyjne mające na celu wzrost znaczenia transportu wodnego (morskiego i śródlądowego);
- rozwój turystyki wodnej – działania inwestycyjne i organizacyjne mające na celu aktywizację regionu pod względem turystyki wodnej, w tym żeglarstwa morskiego i śródlądowego, wioślarstwa, kajakarstwa, wędkarstwa, a także rozwoju infrastruktury umożliwiającej wzrost znaczenia turystyki wodnej;
- budowa nowych portów lub przystani morskich i śródlądowych;
- modernizacja lub rozbudowa portów lub przystani – modernizacja portów i przystani, ich rozbudowa o nowe nabrzeża, baseny portowe czy inwestycje przystosowujące obiekty do współczesnych norm eksploatacyjnych;
- budowa nowych dróg lub torów wodnych – budowa śródlądowych dróg wodnych oraz torów na morskich wodach wewnętrznych (bez nowej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską);
- modernizacja dróg lub torów wodnych – działania inwestycyjne w celu poprawienia warunków żeglownych dróg i torów wodnych, np. pogłębienie szlaków żeglownych, przebudowa mostów stanowiących barierę dla żeglugi, poprawa warunków nawigacyjnych u wejść do portów;
- budowa kanału żeglownego przez Mierzę Wiślaną – w tym budowa awanportu od strony Zatoki Gdańskiej i stanowisk oczekiwania od strony Zalewu Wiślanego, budowa toru wodnego przez Zalew Wiślan, budowa sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym, pogłębienie toru wodnego na rzece Elbląg, przebudowa wałów przeciwpowodziowych wzdłuż rzeki Elbląg, przebudowa wejścia do portu w Elblągu, likwidacja mostu pontonowego we wsi Nowakowo i budowa nowego mostu drogowego.

W celu syntezy zgromadzonych ustaleń dokumentów utworzono matrycę będącą podstawą opisu wyników badania. Każda informacja w dokumencie objętym badaniem związana z wymienionymi

kategoriami w kontekście przyszłych działań lub kierunków rozwoju klasyfikowana była jako pozytywna (+). Dodatkowo oznaczono te ustalenia, które odnoszą się bezpośrednio do zdelimitowanego obszaru gmin Zalewu Wiślanego (++) i z tego powodu stanowią one najbardziej wartościowe treści niniejszego badania. Jest to istotne dla dokumentów o charakterze ponadlokalnym, które mogą posiadać wynik pozytywny uzyskany w wyniku ogólnych ustaleń (bez wskazania lokalizacji) lub w odniesieniu do innego zakresu terytorialnego niż obszar badań. Brak informacji potwierdzającej daną kategorię powodował wynik negatywny (-).

DELIMITACJA OBSZARU BADAŃ

Podstawową jednostką samorządu terytorialnego w Polsce są gminy (NUTS 5). W ich działalności statutowej leży prowadzenie polityki przestrzennej. Zasięg terytorialny przeprowadzonych badań dotyczy najmniejszych jednostek podziału terytorialnego kraju związanych fizycznie i funkcjonalnie z Zalewem Wiślanym. Obejmuje dziesięć gmin położonych na terytorium Polski (ryc. 1). Administracyjnie obszar ten położony jest w granicach województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego (NUTS 2) oraz znajduje się w strefie przygranicznej z Obwodem Królewieckim FR (Michalski 2018).



Ryc. 1. Obszar badań

Źródło: opracowanie własne.

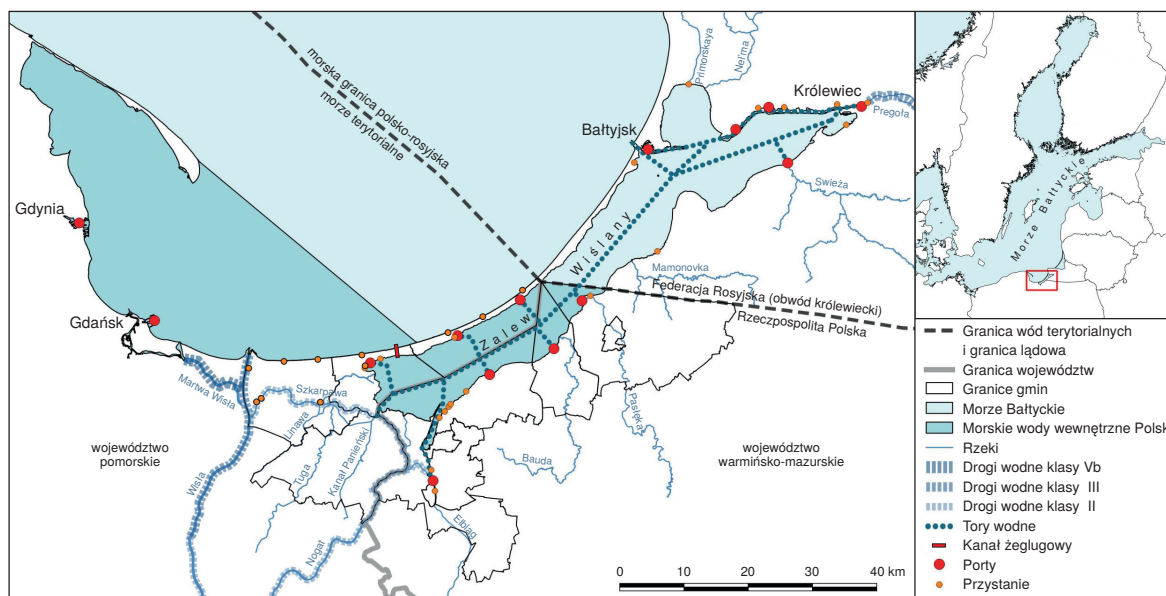
Fig. 1. Study area

Source: own elaboration.

Obszar objęty badaniem obejmuje cztery gminy wiejskie (Stegna, Sztutowo, Elbląg, Braniewo), trzy gminy miejsko-wiejskie (Nowy Dwór Gdański, Tolkmicko, Frombork) oraz trzy gminy miejskie (miasto Krynica Morska, miasto Elbląg, miasto Braniewo). W granicach administracyjnych większości z nich znajduje się część akwenu lub bezpośrednio z nim sąsiaduje. Wyjątek stanowią trzy gminy dodatkowo objęte analizą. Gmina wiejska Stegna położona jest nad Wisłą oraz Szarpawą, które tworzą najkrótszą alternatywną względem kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną drogę wodną między wodami Zalewu Wiślanego a Zatoką Gdańską. Ze względu na położenie i potencjał

rozwojowy dla transportu wodnego gminę tę uwzględniono w analizie. Kolejną gminą jest miasto Elbląg z największym portem morskim Zalewu Wiślanego (Jagniszczak, Królikowski 2005). Fragment rzeki Elbląg łączący zalew z portem należy do morskich wód wewnętrznych i w jego ciągu znajduje się tor wodny. Rola portu oraz jego potencjał rozwojowy stanowi główny czynnik skłaniający władze ponadlokalne do aktywizacji transportu wodnego na Zalewie Wiślanym. Ostatnią gminą położoną w niewielkiej odległości od wód Zalewu Wiślanego jest gmina miejska Braniewo. Przez miasto przepływa uchodząca do Zalewu rzeka Pasłęka. W przeszłości statki płynące tą drogą wodną zawijały do portu w Braniewie. Braniewo łączy także funkcjonalne związki z portowym miastem Frombork.

Głównymi elementami hydrograficznymi obszaru objętego badaniem poza Zalewem Wiślanym (ryc. 2) są liczne rzeki i kanały, tj. Wisła, Nogat i Kanał Jagielloński (między Nogatem a rzeką Elbląg). Stanowią one część międzynarodowej drogi wodnej E-70. Kolejne rzeki to Szkarpawa, Wisła Królewiecka, Elbląg oraz Pasłęka. Część z nich stanowi śródlądowe drogi wodne o niskiej klasie żeglowności. Główne tory wodne na Zalewie Wiślanym gwarantują głębokość 2,2 m, a porty i przystanie mogą obsłużyć jednostki rekreacyjne o maksymalnym zanurzeniu 1,5 m. Dużą przeszkodą w efektywnym utrzymywaniu odpowiednich głębokości infrastruktury żeglugowej jest duże zamulenie akwenu. Zalew Wiślany połączony jest drogami wodnymi z Gdańskiem, a po stronie rosyjskiej przez rzekę Pregolę z Królewcem.



Ryc. 2. Charakterystyka obszaru badań

Źródło: opracowanie własne.

Fig. 2. Characteristics of the study area

Source: own elaboration.

WYNIKI

Stan przed realizacją kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną (2019 r.)

Z analizy dokumentów krajowych *ex-ante*, tj. przed rozpoczęciem inwestycji związanej z przekopem kanału przez Mierzęję Wiślaną, wynika, że większość z nich zawiera ustalenia dotyczące rozwoju transportu wodnego lub inwestycji z nim związanych (tabela 1). Wyjątek stanowią *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP* (uwzględniona w analizie ze względu na przygraniczny charakter regionu,

niestabilną sytuację geopolityczną z FR, lokalizację poligonu Marynarki Wojennej na północ od Mierzei Wiślanej oraz w celu uzyskania swobodnego dostępu do wód Zalewu Wiślanego po zbudowaniu kanału przez mierzeję) oraz *Program Ochrony Brzegów Morskich*.

Tabela 1. Analiza treści dokumentów na poziomie krajowym

Table 1. Content analysis of documents at national level

Tytuł dokumentu Title of document	Rok Year	Informacje zawarte w treści dokumentu Information contained in the document						
		Rozwój transportu wodnego Development of water transport	Rozwój turystyki wodnej Development of water tourism	Nowe porty / przystanie New ports / harbours	Modernizacja portów / przystani Modernisation of ports / harbours	Nowe drogi / tory wodne New waterways / fairways	Modernizacja dróg / torów wodnych Modernisation of waterways / fairways	Przekop Mierzei Wiślanej Vistula Spit Canal
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	2011	++	+	–	+	–	++	–
Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	2017	+	–	+	–	–	–	–
Strategia rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	2013	++	+	–	+	+	++	–
Dokument implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	2014	++	–	–	++	–	++	–
Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku	2019	++	++	+	++	+	++	++
Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)	2015	++	++	++	++	–	++	–
Strategia bezpieczeństwa narodowego RP	2013	–	–	–	–	–	–	–
Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	2013	–	–	–	++	–	–	–
Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły	2016	++	++	–	++	–	++	++
Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły	2016	–	–	–	–	–	–	–
Program ochrony brzegów morskich	2003	–	–	–	–	–	–	–
Krajowy program ochrony wód morskich	2016	++	–	–	++	–	–	++

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Source: own elaboration based on scattered materials.

W *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* wskazano, że poprawa dostępności do portu morskiego w Elblągu (w szczególności poprzez śródlądowe drogi wodne) jest inwestycją o charakterze priorytetowym. W *Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Wisły* wykonano szczegółową analizę wariantów alternatywnych dla budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Podkreślono brak ich racjonalności ekonomicznej, ekologicznej i geopolitycznej,

a także wskazano na działania skierowane na rozwój transportu wodnego, turystyki wodnej oraz modernizację niezbędnej infrastruktury w tym zakresie.

Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 roku oraz Polityka Morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030) zakładają konieczność modernizacji istniejącej infrastruktury oraz budowy przystani wodnych w celu aktywizacji turystycznej regionów nadwodnych. Zgodność z dokumentami szczebla krajowego jest istotna nie tylko ze względu na procedury uzyskania pozwolenia na budowę lub realizację przedsięwzięcia, ale także możliwość pozyskania środków finansowych z budżetu państwa.

Dokumenty o charakterze ponadregionalnym wykraczają poza granice jednego województwa. Pełnią one istotną rolę w kreowaniu polityki przestrzennej obszaru gmin Zalewu Wiślanego ze względu na usytuowanie zalewu na terenie województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Analizie poddano siedem dokumentów ponadregionalnych (tabela 2). W pięciu spośród nich wskazano na konieczność rozwoju transportu wodnego oraz turystyki wodnej.

Budowa nowych portów i przystani została mocno podkreślona w *Programie rozwoju dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego* – dokumencie pełniącym istotną rolę w kompleksowej realizacji budowy nowych portów i przystani na szlakach transportowych, a także w *Strategii rozwoju portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego* oraz w *Strategii Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do roku 2020*. W większości dokumentów objętych analizą przewiduje się modernizację przystani i portów. To samo dotyczy budowy oraz modernizacji dróg i torów wodnych.

Pozytywne ustalenia związane z budową kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną dotyczą czterech dokumentów, w tym *Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich*. Ten analityczny dokument stanowił podstawę do sformułowania przyszłych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich.

Dokumenty na poziomie regionalnym dotyczące województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego pozwalają na konstatację, że plany zagospodarowania przestrzennego obu województw były zbieżne w kwestii budowy kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną (tabela 3). Jednak oba samorządy przyjęły odmienną politykę. Województwo pomorskie przewidywało możliwość uruchomienia inwestycji po przeprowadzeniu szczegółowych analiz i wykazaniu braku rozwiązań konkurencyjnych. Zakładało poprawę dostępności do Zalewu Wiślanego poprzez przebudowę lub modernizację drogi wodnej Szkarpały. Inne źródła wskazywały na nieracjonalność tego pomysłu z uwagi na niskie parametry techniczne rzeki (mała głębokość, liczne meandry) oraz kolizje z infrastrukturą drogową, np. zmodernizowany most w Drewnicy w gm. Stegna uniemożliwiający ruch po rzece m.in. podwójnych barek i statku pasażerskiego Chopin niegdyś kursującego na trasie Gdańsk – Królewiec (Puzdrakiewicz, Połom 2021).

Województwo warmińsko-mazurskie upatrywało natomiast szansę na swój rozwój w budowie bezpośredniej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską, która w większości miała przebiegać poza jego granicami, ale pozwoliłaby zwiększyć obroty portu morskiego w Elblągu. Zakłada się, że Elbląg mógłby zostać portem satelitarnym Gdańska, dzięki czemu część ładunków mogłaby być kierowana w głąb kraju przy pomocy barek odciażając tym samym transport drogowy i szynowy.

W *Programie Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego* stwierdza się, że budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską „spełnia potrzebę nadrzędnego interesu społecznego, a cele środowiskowe nie mogą być osiągnięte za pomocą innych działań znacznie korzystniejszych z punktu widzenia środowiska naturalnego”.

Zróżnicowane podejścia do budowy kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną mogły być następstwem odmiennych uwarunkowań gospodarczych obu województw. Województwo warmińsko-mazurskie zagrożone jest marginalizacją oraz utratą dotychczasowych funkcji społeczno-gospodarczych na skutek odpływu ludności. Do tego należy dołożyć jego peryferyjne umiejscowienie względem głównych szlaków transportowych, co skutkuje niskim poziomem rozwoju. Natomiast woje-

Tabela 2. Analiza treści dokumentów na poziomie ponadregionalnym**Table 2.** Content analysis of documents at trans-regional level

Tytuł dokumentu <i>Title of document</i>	Rok <i>Year</i>	Informacje zawarte w treści dokumentu <i>Information contained in the document</i>						
		Rozwój transportu wodnego <i>Development of water transport</i>	Rozwój turystyki wodnej <i>Development of water tourism</i>	Nowe porty / przystanie <i>New ports / harbours</i>	Modernizacja portów / przystani <i>Modernisation of ports / harbours</i>	Nowe drogi / tory wodne <i>New waterways / fairways</i>	Modernizacja dróg / torów wodnych <i>Modernisation of waterways / fairways</i>	Przekop Mierzei Wiślanej <i>Vistula Spit Canal</i>
Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich	2015	++	++	–	+	–	–	++
Program Operacyjny „Rybnictwo i Morze” na lata 2014–2020 (PO RYBY 2014–2020)	2015	–	–	–	+	–	–	–
Program rozwoju dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego, Pętla Żuławska – międzynarodowa droga wodna E-70	2006	++	++	++	++	++	++	–
Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław – do roku 2030 (z uwzględnieniem etapu 2015)	2010	–	–	–	–	–	–	–
Strategia rozwoju portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego	2016	++	++	++	++	–	++	++
Strategia rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych inwestycji terytorialnych	2016	++	++	–	++	–	++	++
Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do roku 2020	2007	++	++	++	++	++	++	++

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Source: own elaboration based on scattered materials.

wództwo pomorskie należy do lepiej rozwiniętych gospodarczo, co wynika z otwarcia na morze oraz rozwijającej się aglomeracji trójmiejskiej. Dokumenty o charakterze regionalnym wskazują tu na takie potrzeby, jak: przystosowanie mostów do obsługiwanego przewidywanego taboru pływającego, dostosowywanie śródlądowych dróg wodnych do ruchu turystycznego, rewitalizację międzynarodowej drogi wodnej E-70, uruchomienie nowych stałych połączeń pasażerskich między portami Zalewu Wiślanego i aglomeracji trójmiejskiej oraz usunięcie barier prawnych dla żeglugi na Zalewie Wiślanym (Lucas 2019; Mazza, Mavri 2019; Chmiel 2020). Odmienne ocena słuszności budowy kanału żeglugowego nie jest wyłącznie domeną samorządowych władz regionalnych, ale również posłów i senatorów pochodzących z obu województw czy wywodzących się z opozycyjnych grup parlamentarnych (Sajniak, 2021; Marciniak 2023).

Najwłaściwszym do kształtowania i realizacji założeń polityki przestrzennej jest poziom lokalny. W skali tej istnieje możliwość szczegółowego rozpoznania uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, co w połączeniu z ustaleniami dokumentów planistycznych i strategicznych wyższego rzędu pozwala na odpowiednie kształtowanie kierunków przekształceń i zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej gmin.

Tabela 3. Analiza treści dokumentów na poziomie regionalnym**Table 3.** Content analysis of documents at regional level

Tytuł dokumentu <i>Title of document</i>	Rok <i>Year</i>	Informacje zawarte w treści dokumentu <i>Information contained in the document</i>						
		Rozwój transportu wodnego <i>Development of water transport</i>	Rozwój turystyki wodnej <i>Development of water tourism</i>	Nowe porty / przystanie <i>New ports / harbours</i>	Modernizacja portów / przystani <i>Modernisation of ports / harbours</i>	Nowe drogi / tory wodne <i>New waterways / fairways</i>	Modernizacja dróg / torów wodnych <i>Modernisation of waterways / fairways</i>	Przekop Mierzei Wiślanej <i>Vistula Spit Canal</i>
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030	2016	++	++	++	++	–	++	++
Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020	2012	++	++	–	++	–	++	–
Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze	2013	+	–	–	+	–	+	–
Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020	2008	++	++	++	++	–	+	++
Program Ochrony Środowiska województwa pomorskiego na lata 2013–2016 z perspektywą do roku 2020	2012	–	–	–	–	–	–	++
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego	2015	++	++	–	++	+	++	++
Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025	2013	++	++	–	++	–	++	++
Strategia Rozwoju Turystyki Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025	2016	–	++	–	–	–	–	–
Program ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego do 2020 roku	2016	–	–	–	–	–	+	++

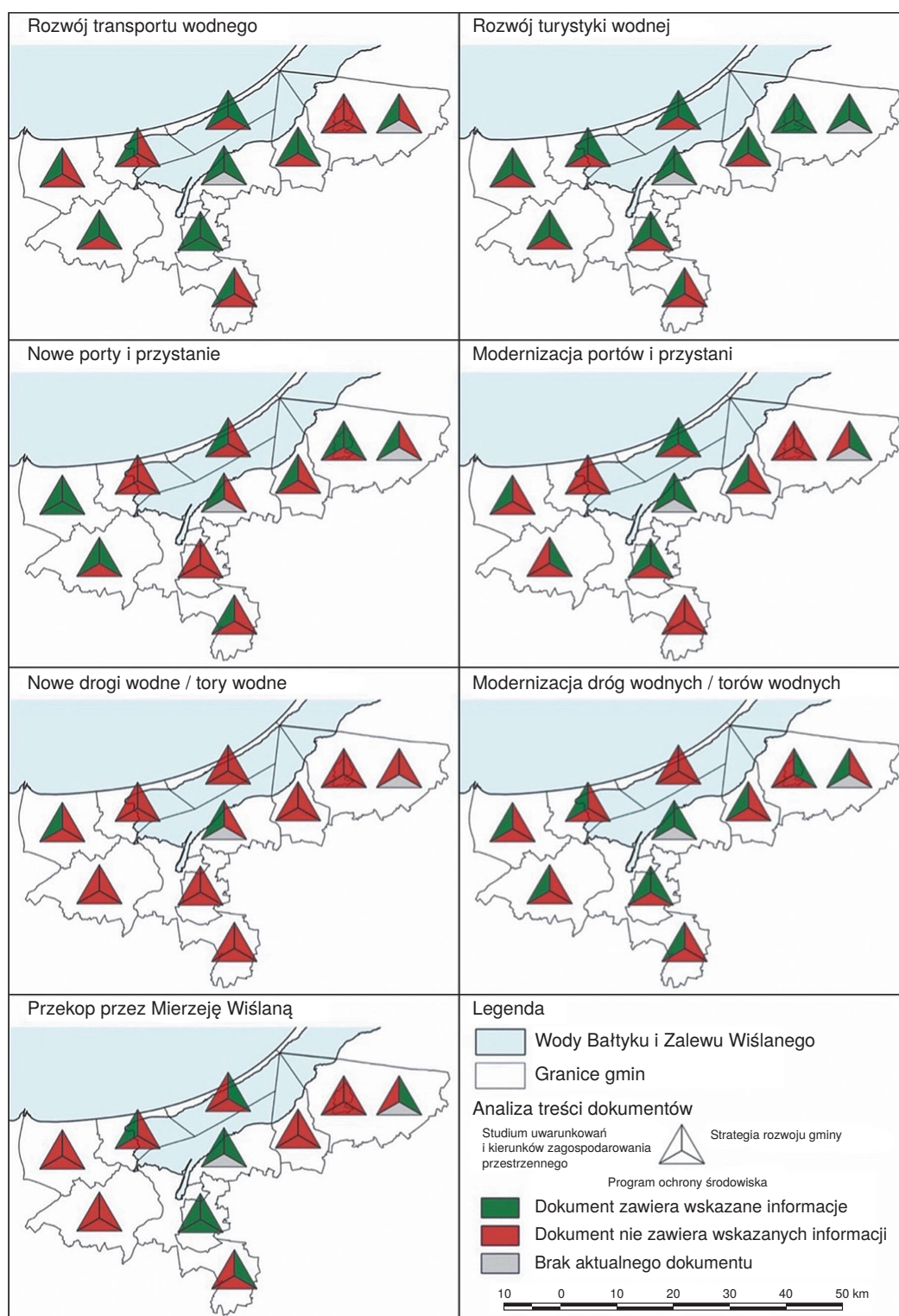
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Source: own elaboration based on scattered materials.

Na tym poziomie analizie poddano trzy rodzaje dokumentów: studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP), strategię rozwoju oraz programy ochrony środowiska (POŚ). Skompletowano pełen zestaw dokumentów. Wyjątek stanowią Gminy Braniewo oraz Tolkmicko, które w czasie przeprowadzenia badania nie posiadały aktualnych POŚ.

Rozwój transportu wodnego

Zagadnienia rozwoju transportu wodnego zawierały niemal wszystkie SUiKZP gmin Zalewu Wiślanego poza miastem Braniewo, które ze względu na swoje położenie geograficzne i odległość od zalewu nie wiąże swojego rozwoju z tym rodzajem transportu. Połowa gmin uwzględnia tę kategorię w strategiach rozwoju (Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, miasto Elbląg, Tolkmicko i Frombork). *Program Rozwoju dla Miasta i Gminy Tolkmicko* zakłada potrzebę wzmocnienia roli transportu wodnego na Zalewie Wiślanym poprzez budowę przeprawy promowej między portem w Tolkmicku



Ryc. 3. Polityka przestrzenna gmin Zalewu Wiślanego na poziomie lokalnym

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Fig. 3. Spatial policy of the communes of the Vistula Lagoon at the local level

Source: own elaboration based on scattered materials.

a Krynica Morską. Taki sam postulat znajduje się także w *Studium Miasta Krynica Morska*, gdzie nawiązuje się do połączenia promowego istniejącego tam do roku 1945, które w ramach rozwoju żeglugi przybrzeżnej należałoby przywrócić.

Rozwój transportu wodnego był przedmiotem tylko jednego dokumentu bezpośrednio poświęconego ochronie środowiska, *Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Elbląg*. W dokumencie tym wskazano na potrzebę promowania transportu niskoemisyjnego i przyjaznego środowisku oraz modernizację rzek i kanałów w ramach ochrony przeciwpowodziowej, co może wpłynąć na poprawę warunków żeglownych dla jednostek pływających (Tynkkynen, Tynkkynen 2018). Najczęściej zagadnienia transportowe koncentrują się na ograniczaniu uciążliwości wynikających z ruchu samochodowego.

Rozwój turystyki wodnej

Rozwój turystyki wodnej to najczęściej spotykany postulat analizowanych dokumentów. Znalazł on swoje odzwierciedlenie we wszystkich SUIKZP jako element rozwoju opartego na unikatowych zasobach przyrody. Gminy objęte analizą posiadają ugruntowane tradycje związane z turystyką wodną. Podobna sytuacja dotyczy treści strategii rozwoju gmin objętych analizą. Większość dokumentów upatruje szansę dla osiągnięcia swoich celów poprzez realizację inwestycji *Programu Rozwoju Dróg Wodnych Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego, Pętla Żuławska – Międzynarodowa Droga Wodna E-70*. Jedynie gmina wiejska Elbląg nie dostrzega w turystyce wodnej istotnego impulsu do rozwoju, co może dziwić ze względu na występowanie na jej obszarze dróg wodnych, tj. rzeki Elbląg (tor wodny od ujścia do portu morskiego w Elblągu oraz drogi wodnej I klasy w górnym biegu rzeki), rzeki Nogat czy Kanału Jagiellońskiego (oba odcinki posiadają II klasę drogi wodnej). Wprowadzenie do polityki przestrzennej tej gminy ustaleń wspierających rozwój turystyki mogłoby zainicjować poprawę niskiej atrakcyjności turystycznej (Hakuć-Błażowska i in. 2018). Tylko *Program Ochrony Środowiska Miasta Braniewa* uwzględnia potrzebę rozwoju tej formy działalności. Większość programów nie porusza zagadnień turystyki wodnej lub tylko sygnalizuje jej degradacyjny charakter w stosunku do środowiska (np. niszczenie roślinności szuwarowej w strefie brzegowej).

Budowa nowych portów i przystani

Jednym z istotnych działań na rzecz rozwoju transportu wodnego jest budowa nowych portów lub przystani. Taką potrzebę, poza gminą Sztutowo i miastem Elbląg, wskazują studia większości gmin Zalewu Wiślanego. Nowe przystanie planuje się m.in. w mieście Braniewo (budowa przystani jachtowej i małego portu na rzece Pasłęka), w gminie Tolkmicko (budowa mariny na wschód od istniejącego portu w Tolkmicku) czy w gminie Krynica Morska (budowa niewielkiej mariny ze stanowiskami gościnnymi w miejscowości Nowa Karczma). Podobne ustalenia zawierają strategie rozwoju gmin Stegna, Nowy Dwór Gdański i miasta Braniewa. Gmina Stegna posiada POŚ, w którym wskazano potrzebę budowy nowych przystani, co klasyfikuje rozwój transportu wodnego jako prośrodowiskową działalność lokalnego samorządu. Planowana budowa przystani żeglarskiej w Rybinie nad rzeką Szkarpawą wpisana została jako zadanie realizujące cel operacyjny: „Wykształcenie proekologicznych postaw mieszkańców i poczucia odpowiedzialności za stan środowiska”.

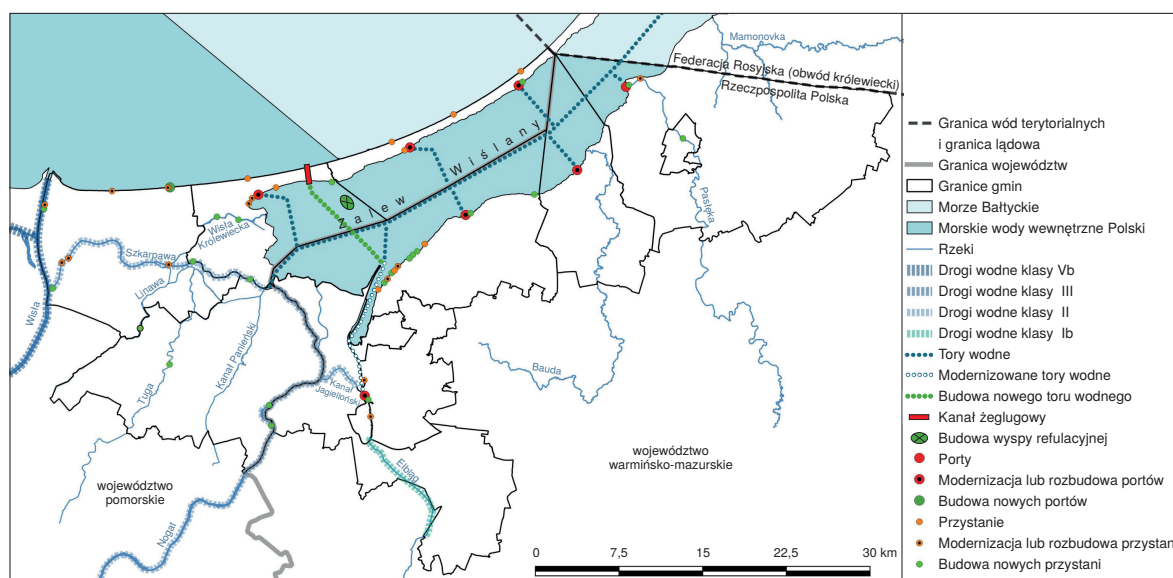
Modernizacja i rozbudowa portów i przystani

Ze względu na istniejącą infrastrukturę portową część gmin Zalewu Wiślanego skupia swoje działania na modernizacji oraz rozbudowie portów i przystani. Najlepszym tego przykładem jest miasto Elbląg, które planuje modernizację portu morskiego w celu dostosowania go do zwiększenia wolumenu przeładunków.

Modernizacja lub rozbudowa portów i przystani stanowi przedmiot połowy analizowanych SUIKZP. Obejmuje gminy Stegna, Krynica Morska, miasto Elbląg, Tolkmicko i Frombork. Ustalenia

te zostały potwierdzone w połowie okresu obowiązywania strategii rozwoju, natomiast w żadnym gminnym POŚ tego zagadnienia nie podjęto.

Budowa, jak i modernizacja portów oraz przystani są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania i rozwoju żeglugi. Stan docelowy infrastruktury portowej według wszystkich dokumentów (lokalnych i ponadlokalnych) dla obszaru gmin Zalewu Wiślanego obrazuje ryc. 4. W Steganie na Mierzei Wiślanej, od strony Zatoki Gdańskiej, plany zakładają budowę jednego nowego portu, natomiast pozostałe porty, poza portem w Nowej Pasłęce, mają zostać poddane modernizacji lub rozbudowie. Budowa nowych przystani planowana jest przede wszystkim na rzekach Żuław Wiślanych, tj. Wiśle, Szkarpa-wie, Wiśle Królewieckiej, Nogacie, Tudzie i Linawie, a także w gminie Tolkmicko, gdzie nad zalewem planuje się odbudowę przystani w miejscach lokalizacji historycznych portów cegielnianych. Łącznie zakłada się powstanie 21 nowych przystani (nie uzgodniono tu przystani kajakowych jako obiektów o ograniczonej infrastrukturze, tj. bez pomostów czy zaplecza sanitarnego). Wskazano na potrzebę modernizacji lub rozbudowy 13 spośród 22 istniejących przystani.



Ryc. 4. Stan docelowy infrastruktury transportu wodnego w obszarze objętym badaniem

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Fig. 4. Objective status of waterborne transport infrastructure in the study area

Source: own elaboration based on scattered materials.

Budowa nowych dróg i torów wodnych

Budowa nowych dróg i torów wodnych to kolejna analizowana kategoria dokumentów gmin Zalewu Wiślanego. Tylko SUiKZP gminy Stegna oraz Tolkmicko zawierają ustalenia dotyczące tego zagadnienia. Na terenie gminy Stegna planuje się budowę dróg wodnych nawiązujących do tych, które do lat 30. XX w. były podstawą komunikacji na Żuławach. Mają one obsługiwać ruch turystyczny i rekreacyjny. Studium gminy Tolkmicko przewiduje utworzenie nowych torów wodnych na Zalewie Wiślanym, które pozwolą na uruchomienie kolejnych połączeń pasażerskich między portami akwenu.

Modernizacja dróg wodnych i torów wodnych

Odmienne przedstawia się sytuacja dotycząca modernizacji dróg wodnych i torów wodnych. Ustalenia w tym kierunku zawierają niemal wszystkie SUiKZP gmin Zalewu Wiślanego, poza gminą Kry-

nica Morska oraz miastem Braniewo. Związane jest to z faktem, że użytkowane dotychczas drogi i to-ry wodne wymagają poprawy parametrów żeglownych. Podobne odniesienia związane z tą kategorią znajdują się również w strategiach rozwoju miasta Elbląga, Tolkmicka oraz miasta Braniewa. Brakuje natomiast ustaleń zawartych w POŚ związanych z pogłębianiem koryt rzecznych, które pełnią funkcje dróg wodnych i są kluczowe w ochronie przeciwpowodziowej.

Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską

Ostatnia kategoria dotyczy nowej inwestycji, jaką jest budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Gminami uwzględniającymi swoją politykę przestrzenną w dokumentach planistycznych i strategicznych w stosunku do tej inwestycji są gminy usytuowane wzdłuż powstającej drogi wodnej oraz położone bezpośrednio nad wodami Zalewu Wiślanego. Inwestycja znalazła poparcie w SUiKZP gminy Sztutowo (przewiduje na Mierzei Wiślanej rezerwę terenową na realizację przedsięwzięcia potwierdzonej w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego), Tolkmicko i miasta Elbląg (budowa wrót sztormowych połączonych z mostem zwodzonym nad rzeką Elbląg, w miejscu dawnego mostu pontonowego w Nowakowie). Założenia strategiczne Elbląga, Tolkmicka i Braniewa wskazują na korzyść i wartość dodaną z realizacji przedsięwzięcia. Wiążą się one głównie ze wzrostem ruchu jednostek pływających na wodach akwenu.

Jedyną gminą, która odniosła się negatywnie do przekopu Mierzei Wiślanej postrzegając tę inwestycję w kategorii zagrożenia swojego rozwoju, jest gmina Krynica Morska. Jednak w analizowanym dokumencie brakuje uzasadnienia tej decyzji. W POŚ potrzeba budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską została potwierdzona tylko w programie miasta Elbląga. Zakres rzeczowy programu pokrywa się z planowaną inwestycją przebudowy i utrzymania wałów przeciwpowodziowych wzdłuż rzeki Elbląg, która jest jednocześnie torem wodnym do portu w Elblągu.

Stan po uruchomieniu kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną (2023 r.)

Analiza umiejscowienia zagadnień rozwoju transportu wodnego w regionie objętym badaniem po uruchomieniu kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną stanowi drugą część badania. Jego budowa trwająca od października 2019 r. do września 2022 r. zbiegła się w czasie z eskalacją konfliktu na wschodzie Europy (od lutego 2022 r.), co nadaje tej inwestycji geopolityczne i zarazem strategiczne w zakresie gospodarczym znaczenie. Dotychczas Obwód Królewiecki był partnerem we współpracy transgranicznej z Polską. Przez lata wykonano wiele prac i wspólnych projektów mających na celu m.in. zbudowanie wspólnego modelu rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego całego Zalewu Wiślanego – akwenu rozdzielonego granicą. Egzemplifikacją tego był m.in. wspólny projekt VILA mający na celu rozwój zrównoważony tego transgranicznego regionu (Kuszeński i in. 2014).

Do tej pory kraje UE były mocno zaangażowane we współpracę z FR w rozwijaniu morskiego planowania przestrzennego oraz środowiskowego i gospodarczego w basenie Morza Bałtyckiego (Palmowski, Tarkowski 2018; De Vivero, Mateos 2006). Jednak wskutek wojny FR z Ukrainą nastąpiło zerwanie współpracy. Tym samym zdevaluował się jeden z wiodących argumentów przemawiających przeciw budowie po stronie polskiej kanału przez Mierzeję Wiślaną. Warto dodać, że Zalew Wiślany był jedynym akwenem morskim w UE bez swobodnego dostępu do otwartego morza.

Obecnie kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną postrzegany jest jako forma uniezależnienia się od FR i szansa wzrostu bezpieczeństwa w regionie. Wyróżnić można dwa jego aspekty – handlowy i militarny. Pierwszy to możliwość zabezpieczenia płynnego ruchu handlowego wszystkich bander drogą morską oraz stworzenie alternatywy dla Cieśniny Piławskiej przy wejściu na Bałtyk. Drugi odnosi się do ochrony wschodniej flanki NATO i granic zewnętrznych UE w obliczu zmilitaryzowanego Obwodu Królewieckiego (Sajkiewicz 2016), a także utworzenia alternatywnych dróg zaopatrzenia i ewakuacji w stanach nadzwyczajnych (*Raport ewaluacyjny Programu...*, 2014), choć funkcja militarna jest podważana w debacie publicznej (Marciniak 2023).

Od 2019 r. na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym przyjęto kilka nowych lub zaktualizowanych dokumentów planistycznych i strategicznych, które dopełniają badanie podjęte w pierwszej części opracowania (tabela 4).

W *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* wskazano na rozwój transportu multimodalnego w regionie Zalewu Wiślanego, którego elementem będzie żegluga śródlądowa. Plany zakładają utworzenie drogi wodnej łączącej port w Elblągu z portem w Gdańsku obsługującej transport pasażerski oraz towarowy. Zaakcentowano potrzebę nowych inwestycji w zakresie modernizacji dróg morskich i śródlądowych, w tym także dla celów turystyki wodnej. Transport wodny może skutecznie odciążyć transport drogowy, a tym samym w istotny sposób wpłynąć na zmniejszenie kongestii i zanieczyszczenia środowiska (Jurkovič i in. 2021). W dokumencie wskazano również na gminę Tolkmicko, która znalazła się na liście gmin zagrożonych trwałą marginalizacją.

Wątki poświęcone transportowi wodnemu nie były przedmiotem ustaleń poprzedniej edycji *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP*. W opublikowanej w 2020 r. aktualizacji dokumentu podkreślono szansę na rozwój oraz uniezależnienie się od FR w inwestycjach z branży morskiej. Cele rozwoju kraju, w myśl wykorzystywania atutów nadmorskiej lokalizacji, powinny być ukierunkowane na rozbudowę portów morskich (TEN-T oraz regionalnych) oraz poprawę ich dostępności. Beneficjentem tych ustaleń w zakresie obszaru badawczego jest regionalny port morski w Elblągu.

Diagnoza stanu i koncepcja rozwoju turystyki wodnej w województwie pomorskim 2030 to nowy dokument poziomu regionalnego poświęcony analizowanej tematyce. Szczegółowo inwentaryzuje zasoby przyrodnicze i hydrotechniczne służące turystyce wodnej, a także rekomenduje aktywizujące działania inwestycyjne i organizacyjne, w tym m.in. modernizację istniejących i budowę nowych przystani żeglarskich w gminach nadzalewowych, a także likwidację dotychczasowych ograniczeń i barier dla turystycznego wykorzystania rzek regionu oraz akwenu zalewu. Inwestycja kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną pojawia się w dokumencie jako realizowana przez administrację krajową, choć nie poświęca się jej dostatecznej uwagi. W dokumencie sformułowano rekomendację polegającą na uwzględnieniu wchodzących w jej skład inwestycji jako „nowych uwarunkowań rozwojowych dla rozwoju żeglarstwa i pasażerskiej żeglugi krajowej”.

Kolejnym nowym dokumentem w zakresie transportu jest *Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji woj. pomorskiego* (2022). W ramach przyszłych działań inwestycyjnych w obszarze analizy uwzględnia on jedynie modernizację i rozbudowę portu w Krynicy Morskiej. W kontekście organizacyjnym działania powinny być podejmowane w kierunku aktywizacji żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej ze wskazaniem na konieczność współpracy między samorządami lokalnymi i regionalnymi.

Wiodącą różnicą w treści zaktualizowanej *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030* jest ujęcie budowy kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną. Inwestycję uznano za istotną dla regionu, ale jednocześnie w powściągliwy sposób oceniono, że „wobec braku jednoznacznych przesłanek gospodarczych przemawiających za realizacją tej inwestycji, przy uwzględnieniu znaczących spodziewanych kosztów środowiskowych, trudno ocenić rzeczywiste skutki realizacji tej inwestycji i jej konsekwencje dla zrównoważonego rozwoju gmin nadzalewowych”.

Sąsiednie województwo warmińsko-mazurskie przyjęło aktualizację strategii rozwoju społeczno-gospodarczego do 2030 roku, ale w zakresie analizowanych kategorii nie odnotowano istotnych zmian dla sformułowanych celów rozwoju. W dokumencie odnaleźć można odniesienia do potrzeb tworzenia silnego wizerunku i marki turystycznej Regionu Morza Bałtyckiego czy rozwoju i promocji produktów turystycznych tj. międzynarodowej drogi wodnej E-70. W zakresie inwestycyjnym planowany jest rozwój portu w Elblągu i pozostałej infrastruktury hydrotechnicznej w celu wzrostu konkurencyjności regionu oraz zapewnienia swobodnej żeglugi na Zalewie Wiślanym. W budowie kanału żeglugowego wciąż upatruje się szansy dla rozwoju działań z zakresu ekonomii wody. Natomiast nowa wersja POŚ dla tego województwa nie uwzględnia treści będących przedmiotem niniejszej analizy, w tym pominiętych w stosunku do poprzedniej edycji informacji odnoszących się do

Tabela 4. Analiza treści dokumentów dotyczących obszaru Zalewu Wiślanego**Table 4.** Analysis of the content of documents concerning the area of the Vistula Lagoon

Tytuł dokumentu <i>Title of document</i>	Rok <i>Year</i>	Informacje zawarte w treści dokumentu <i>Information contained in the document</i>						
		Rozwój transportu wodnego <i>Development of water transport</i>	Rozwój turystyki wodnej <i>Development of water tourism</i>	Nowe porty / przystanie <i>New ports / harbours</i>	Modernizacja portów / przystani <i>Modernisation of ports / harbours</i>	Nowe drogi / tory wodne <i>New waterways / fairways</i>	Modernizacja dróg / torów wodnych <i>Modernisation of waterways / fairways</i>	Przekop Mierzei Wiślanej <i>Vistula Spit Canal</i>
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	2019	++	++	–	–	–	+	++
Strategia bezpieczeństwa narodowego RP	2020	++	–	–	++	–	–	–
Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030	2021	++	+	–	+	–	+	++
Diagnoza stanu i koncepcja rozwoju turystyki wodnej w województwie pomorskim 2030	2021	++	++	++	++	–	++	++
Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji woj. pomorskiego	2022	++	++	+	++	–	+	++
Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego	2020	++	++	–	++	–	++	++
Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030	2020	–	–	–	–	–	–	–
Strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu (Aktualizacja)	2019	++	++	++	++	+	++	++
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gminy Elbląg	2021	++	++	++	++	–	++	++
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sztutowo	2022	++	++	++	++	–	++	++
Strategia Rozwoju Gminy Sztutowo na lata 2022–2030	2022	++	++	++	++	–	–	++
Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sztutowo na lata 2020–2023 wraz z perspektywą na lata 2024–2026	2020	++	–	–	–	–	–	–
Strategia Rozwoju Gminy Nowy Dwór Gdański na lata 2021–2030	2021	–	++	–	–	–	++	–
Program Ochrony Środowiska dla Gminy Stegna na lata 2021–2024 z perspektywą do roku 2028	2021	–	–	–	–	–	–	–
Strategia Rozwoju Miasta Braniewa na lata 2021–2030	2022	–	++	–	–	–	–	–
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Braniewo	2022	++	++	++	++	–	–	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Source: own elaboration based on scattered materials.

potrzeby realizacji kanału żeglugowego jako inwestycji spełniającej potrzebę nadrzędnego interesu społecznego.

Na poziomie lokalnym również przyjętych zostało kilka dokumentów formalnych podlegających analizie *ex-post*. Jednym z powodów aktualizacji *Strategii rozwoju portu morskiego w Elblągu* było rozpoczęcie budowy kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną. Dokument bardzo szczegółowo analizuje możliwe skutki oddania do użytku tej inwestycji oraz potrzeby koniecznych dalszych zmian usprawniających funkcjonowanie całego systemu transportowego w obsłudze elbląskiego portu.

Zaktualizowana wersja *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Braniewo* w dalszym ciągu wskazuje na potrzebę podejmowania działań promocji walorów turystycznych obszarów nadzalewowych i możliwość wykorzystania rzeki Pasłęki do reaktywowania towarowego transportu wodnego, pasażerskiej żeglugi turystycznej czy żeglarstwa. Jednakże, jak słusznie wskazano w aktualizacji dokumentu, konieczna jest współpraca z pozostałymi gminami Zalewu Wiślanego w celu kreowania wspólnej polityki zagospodarowania turystycznego i wykorzystania szlaków komunikacji wodnej. Z kolei w nowej *Strategii Rozwoju Miasta Braniewa* zawarto pomysł uruchomienia tramwaju wodnego w kierunku portów Zalewu Wiślanego tj. Nowej Pasłęki, Fromborka i Krynicy Morskiej, co łączy się z ustaleniami *Studium* dla części wiejskiej gminy Braniewo w zakresie wykorzystania do tego celu rzeki Pasłęki.

W nowym wydaniu *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gminy Elbląg* z czerwca 2021 r. skorygowano cel poświęcony utrzymaniu torów wodnych i otwarciu Zalewu Wiślanego na Bałtyk pomijając jego kontynuację w brzmieniu „poprzez dostępność drogi wodnej przez Cieśninę Piławską”. Uogólnienie celu najprawdopodobniej było efektem trwającej już budowy alternatywnej drogi wodnej w postaci kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną, której utrzymanie zostało uwzględnione w dokumencie. Poza tym zachowuje się cele związane z rozwojem transportu i turystyki wodnej z jednoczesnym wyraźniejszym umiejscowieniem zaplanowanych działań w ramach realizacji dużych projektów tj. międzynarodowej drogi wodnej E-70.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sztutowo upatruje w kanale żeglugowym impulsu do dynamicznego rozwoju turystyki wodnej i żeglugi. Dla wsparcia tak określonych oczekiwań planuje się budowę nowej przystani żeglarskiej w Sztutowie oraz modernizację dróg wodnych. Nowa *Strategia Rozwoju Gminy Sztutowo* również upatruje korzyści społeczno-gospodarcze z budowy kanału żeglugowego i jak zapewnia „będzie prowadzić inwestycje kompleksowe, które doprowadzą do zwiększenia potencjału tego miejsca”.

W 2020 r. Urząd Morski w Gdyni przystąpił do sporządzenia projektu *Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego*, którego wykonawcą jest Instytut Morski. Ten dokument to strategiczne narzędzie dla koordynacji funkcjonalnej i terytorialnej różnych działań przestrzennych, w szczególności realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych na obszarach morskich w sposób zrównoważony. Plan ten ma na celu efektywne wykorzystanie cech zalewu, jego zasobów i właściwości dla różnych celów społecznych i gospodarczych. Po uchwaleniu przez Radę Ministrów dokument będzie miał charakter i rangę prawa miejscowego. Biorąc pod uwagę rangę przyszłego dokumentu w kształtowaniu wizji rozwoju transportu wodnego w analizowanym regionie, warto przybliżyć obecnie sformułowane założenia wyrażone w projekcie udostępnionym do publicznego wglądu. Wskazano m.in., że głównymi funkcjami tego akwenu są rybołówstwo, turystyka, sport i rekreacja. Zakłada się, że kanał przez Mierzę Wiślaną oraz trwająca budowa toru wodnego przez zalew do ujścia rzeki Elbląg, pogłębienie istniejących torów wodnych, kotwiczowisk czy budowa sztucznej wyspy wpłyną na wzrost atrakcyjności akwenu oraz na wzrost liczby i częstotliwości prze-mieszczania się jednostek pływających. Jak podaje Urząd Morski, w ciągu trzech miesięcy od dnia udostępnienia do żeglugi kanału przez Mierzę Wiślaną przez jego służby przepłynęło się 467 jednostek (z czego 11 zagranicznych ze Szwecji, Francji, Norwegii i Niemiec), a w ciągu kolejnych sześciu miesięcy (do 20 czerwca 2023 r.) dodatkowe 524 jednostki.

Podsumowanie wyników

Łącznie analizie poddano 72 dokumenty planistyczne i strategiczne. Najczęściej zawieranyymi ustaleniami były wskazania w kategorii: rozwój turystyki wodnej (45 ustaleń, związanych z obszarem gmin Zalewu Wiślanego) oraz rozwój transportu wodnego (44 ustalenia). Tak duży udział ma związek z szerokim zakresem przyjętych kategorii. Zagadnienia dotyczące modernizacji portów i przystani, modernizacji dróg i torów wodnych oraz budowy kanału przez Mierzę Wiślaną zawarte były kolejno w 34, 31 i 31 dokumentach. Nieco mniej propozycji ukierunkowanych zostało na budowę nowych portów i przystani (24 ustalenia). Zapisy te dotyczyły przede wszystkim marin żeglarskich o znaczeniu turystycznym. Najmniej sformułowań stwierdzających potrzebę rozwoju infrastruktury w zakresie transportu wodnego odnotowano w kategorii budowy nowych dróg i torów wodnych (4 ustalenia). Wyraźnie widoczna jest też tendencja do rosnącej liczby ustaleń wraz z obniżaniem się rangi dokumentu według poziomu obowiązywania. Ma to związek ze wzrostem uszczegółowienia i implementacją zapisów dokumentów wyższego rzędu. W kontekście analizy *ex-post* zauważa się nieznaczny wzrost liczby ustaleń dokumentów w analizowanych kategoriach w porównaniu do zastępowanych aktualizacjami dokumentów. Dodatkowo dokumenty przyjęte po rozpoczęciu prac budowlanych nad kanałem żeglugowym częściej uwzględniają tę inwestycję, choć w zróżnicowany sposób upatrują w niej szans dla rozwoju regionu Zalewu Wiślanego.

Na poziomie lokalnym najwięcej treści poświęconych wizjom rozwoju transportu wodnego znalazło się w SUiKZP (61), następnie w strategiach rozwoju gmin (38), a najmniej treści poddanych analizie zawartych było w POŚ (5).

Dodatkowym kontekstem, wobec którego formułowane były zidentyfikowane kierunki rozwoju są problemy w zakresie dotychczasowego funkcjonowania transportu i turystyki wodnej. Do najczęściej spotykanych w dokumentach należą:

- marginalizacja społeczno-gospodarcza regionu oraz kapitałochłonność inwestycji z zakresu transportu wodnego;
- zaniedbanie infrastruktury portów i przystani;
- niskie parametry żeglowności dróg i torów wodnych;
- bariery infrastrukturalne dla ruchu jednostek pływających;
- niewielka głębokość polskiej części Zalewu Wiślanego (maksymalnie 4 m przy granicy z Obwodem Królewieckim);
- dotychczasowy brak swobodnego dostępu do Morza Bałtyckiego;
- sezonowość ruchu wynikająca z zamarzania Zalewu Wiślanego oraz wiodącej funkcji turystycznej regionu;
- brak sprawnego połączenia pasażersko-samochodowego między gminami południowo-wschodniego brzegu Zalewu a Mierzę Wiślaną.

DYSKUSJA I WNIOSKI

Przeprowadzona analiza dokumentów strategicznych i planistycznych wskazuje, że aktywizacja transportu wodnego na ogół stanowi istotny czynnik rozwojowy dla sektora gospodarczego regionu Zalewu Wiślanego. Gminy nadzalewowe są świadome atutów lokalizacji i są w stanie je zdyskontować. Jest to zgodne z wnioskami K. Puzdrakiewicza i M. Połoma (2021), którzy analizowali dokumenty i opinie armatorów pod kątem perspektyw rozwoju żeglugi pasażerskiej. Jednocześnie, wyrażone w sposób formalny wizje rozwoju mogą być rozpatrywane jako wyzwanie dla obszarów długotrwale borykających się z problemami społeczno-gospodarczymi (Waśniewska 2014), choćby z uwagi na kapitałochłonność inwestycji transportowych.

Ustalane w dokumentach kierunki rozwoju skupiają się przede wszystkim na inwestycjach infrastrukturalnych. Biorąc pod uwagę morskie tradycje regionu, zakładają one głównie modernizację istniejącej infrastruktury do współczesnych norm eksploatacyjnych i jej rozbudowę na potrzeby planowanego zwiększonego ruchu jednostek pływających. Z kolei nowe obiekty hydrotechniczne były przedmiotem niewielu ustaleń i dotyczyły przeważnie budowy marin żeglarskich dla funkcji turystycznych. Działania organizacyjne mają za zadanie wspierać osiągnięcie celów z wykorzystaniem infrastruktury, choć poza działaniami administracyjnymi i promocyjnymi ograniczają się do nielicznych postulatów wskazujących np. na potrzeby uruchomienia nowych połączeń żeglugowych. Niemniej są one skierowane głównie do sektora prywatnego tj. armatorów oferujących usługi żeglugi pasażerskiej, dla których kluczową rolę odgrywa korzystny rachunek ekonomiczny (Puzdrakiewicz, Połom 2021), co może niweczyć szanse tych postulatów na wdrożenie. W tym kontekście rola samorządów polega przede wszystkim na stworzeniu dogodnych warunków dla funkcjonowania i rozwoju transportu wodnego oraz otoczenia społeczno-gospodarczego. Uzyskany w ten sposób efekt synergii ma szanse uatrakcyjnić region Zalewu Wiślanego m.in. w kontekście turystycznym (Hakuć-Błażowska i in. 2018) czy inwestycyjnym.

Budowa nowej drogi wodnej łączącej wody zalewu z Zatoką Gdańską wzbudza nadzieje na rozwój transportu towarowego i wzrost wolumenów przeładunków w porcie morskim w Elblągu (Marciniak 2023). W obecnej sytuacji geopolitycznej uzyskanie swobodnego dostępu z Bałtykiem (z pominięciem FR) jest dla regionu i dla jednostek bander trzecich momentem przełomowym. Spodziewać się można aktywizacji towarowego transportu wodnego, który wydłuży okres wykorzystania wód akwenu poza letni sezon turystyczny generujący największy ruch jednostek. W. Fabiszewski (2020) słusznie racjonalizuje, że mimo budowy nowej drogi wodnej port w Elblągu nie ma szans stać się samodzielnym portem morskim, a raczej wspierającym porty w Gdańsku i Gdyni, wskazując na ograniczenia maksymalnej wielkości obsługiwanych statków. Realizacja tej kluczowej inwestycji jest zgodna z ustaleniami wielu dokumentów planistycznych i strategicznych, choć specustawa przyjęta w jej sprawie przez rząd umniejsza ich rolę w dochodzeniu do uzyskanego pozwolenia na budowę. Mimo to za pozytywne należy uznać, że najnowsze dokumenty częściej niż kiedyś uwzględniają wspomnianą inwestycję w kreowaniu przyszłych wizji rozwoju. Czasem jest to wyrażone w sposób bardzo zachowawczy, tak jak w przypadku *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030* lub wyraźnie wiążąc swój przyszły sukces z wykorzystaniem potencjału kanału żeglugowego (np. *Strategia Rozwoju Gminy Sztutowo*). Nowa droga wodna stała się faktem, co będzie sukcesywnie ujmowane w dokumentach jako przedmiot uwarunkowań rozwoju regionu. Jednakże poza zapewnieniem dostępności infrastrukturalnej istotne jest wykorzystanie jej do obsługi transportu, co ostatecznie zdecyduje o ocenie tej inwestycji jako determinanty rozwoju społeczno-gospodarczego regionu lub niewykorzystanym potencjale.

Liczne podziały administracyjne obszaru funkcjonalnego Zalewu Wiślanego nie są czynnikiem sprzyjającym jego zarządzaniu. Władztwo planistyczne gmin w ramach rozporządzania zasobami i kreowania kierunków rozwoju jest częściowo ograniczane koniecznością implementowania ustaleń wyższych rangą dokumentów. Są to okoliczności wymuszające współpracę samorządów i determinujące wypracowywanie wspólnych wizji rozwoju, których pozytywne przykłady odnotowano w niniejszej analizie dokumentów formalnych. Przyjmowanie wspólnych sektorowych strategii rozwoju przez gminy nadzalewowe lub włączanie się ich w realizację ponadlokalnych programów (np. poświęconego Międzynarodowej Drodze Wodnej E-70) daje możliwość realizacji założeń aktywizacyjnych dla transportu wodnego przy zachowaniu ciągłości systemu i kreowaniu wspólnego produktu turystycznego. W nielicznych przypadkach zauważono brak spójności w treściach wyrażających wizje rozwoju obszaru funkcjonalnego, co wynikało w głównej mierze z różnego czasu powstawania dokumentów lub odmiennych ocen racjonalności inwestycji alternatywnych dla żeglugi przez Cieśninę Piławską.

Mocną stroną przeprowadzonej analizy jest uwzględnienie bardzo licznej grupy dokumentów na różnym poziomie obowiązywania, co pozwoliło zbudować możliwie pełny obraz sytuacji. Mając na

uwadze długość procedowania dokumentów formalnych i częstotliwość ich aktualizacji, za główne ograniczenie badania można uznać stosunkowo wczesny etap dla analizy *ex-post*, która nastąpiła po dziewięciu miesiącach od oddania do użytku kanału żeglugowego. Niemniej jest to przedsięwzięcie, które było planowane od dawna, a same prace budowlane trwały trzy lata, co dawało możliwość odpowiednim służbom administracji publicznej uwzględnić je choćby w ujęciu wariantowym. Aktualizacja dokumentów etapu analizy *ex-post* daje pierwsze wnioski w kontekście dostosowywania przyszłych wizji rozwoju do faktu uruchomienia nowej drogi wodnej. Dalsze śledzenie tego procesu może przyczynić się do lepszego zrozumienia, a w przyszłości także usprawnienia, kreowania kierunków rozwoju na poziomie strategicznym oraz działań implikacyjnych w obszarach funkcjonalnych wymagających współpracy między licznymi organami samorządowymi i administracji rządowej. Narzędziem koordynującym różne działania przestrzenne w sposób zrównoważony i skłaniającym do budowania długofalowej współpracy może być po jego zatwierdzeniu *Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego*.

Literatura

- Andruszkiewicz W., 1990, Możliwości i potrzeby otwarcia drogi wodnej z morza do Elbląga, [w:] *V Sejmik Morski: Elbląg 11–12 maja 1989*, Instytut Wyd. PAX, Warszawa, 139–146.
- Apanowicz J., 2002, *Metodologia ogólna*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia.
- Bielecka M., Różyński G., 2014, Management conflicts in the Vistula Lagoon area, *Ocean & Coastal Management*, 101, A, 24–34.
- Bolałek J. (red.), 2018, *Zalew Wiślany*, PWN, Warszawa.
- Breś J., Lorens P., 2023, Shaping the New Vistula Spit Channel: Political, Economic, and Environmental Aspects, *Urban Planning*, 8(3), 275–288.
- Bugajski D.R., 2010, Nowe rozwiązania w zakresie żeglugi na Zalewie Wiślanym, *Przegląd Morski*, 2, 52–53.
- Chmiel B., 2020, Koncepcje zrównoważonego miasta warunkiem wzrostu poziomu jakości życia, *Współczesna Gospodarka*, 11, 1, 1–14.
- Czarniawska B., 2014, *Social Science Research: From Field to Desk*, SAGE Publications, Los Angeles.
- De Vivero J.L.S., Mateos J.C.R., 2006, Maritime Europe and EU enlargement. A geopolitical perspective, *Marine Policy*, 30, 2, 167–172.
- Długokęcki W., 1996, *Mierzeja Wiślana od XIII do połowy XV wieku (1454 r.)*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Dubrawski R., Zachowicz J., 1997, Kanał Żeglugowy na Mierzei Wiślanej – pozytyw i negatywy dla środowiska Zalewu, *Inżynieria Morska i Geotechnika*, 5, 301–306.
- Fabiszewski W., 2020, The Fight for Free Navigation. Construction of the Channel by the Vistula Spit as Part of the Political Struggle with the Russian Federation, *Confrontation and Cooperation: 1000 Years of Polish-German-Russian Relations*, 1(6), 3–8.
- Hakuć-Błazowska A., Pacek N., Kupren K., Furgała-Selezniow G., 2018, Comparison of tourist attractiveness of rural and urban-rural communes of Elbląg County, *Rural Studies*, 50, 81–99.
- Jagniszczak I., Królikowski A., 2005, Port morski w Elblągu jako węzeł komunikacyjny morskich i śródlądowych dróg wodnych – problemy bezpieczeństwa nawigacji, *Zeszyty Naukowe*, 9, 81, 57–74.
- Jednorąg T., 1992, *Przeladunki i uwarunkowania aktywizacji portu Elbląg i Zalewu Wiślanego*, Rada Miasta Elbląg, Instytut Morski, Wydział Transportu i Łączności Uniwersytetu Szczecińskiego, Elbląg.
- Jednorąg T., 2004, Koncepcja budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, łączącego porty Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim, [w:] J. Wcisła (red.), *Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną i walory turystyczno-gospodarcze regionów wokół Zalewu Wiślanego*, Polska Oficyna Wydawnicza OKO, Elbląg, 21–50.
- Jurkovič M., Kalina T., Morvayb K., Hudcovský B., Gorzelanczyk P., 2021, Impacts of Water Transport Development on the Economy and Society, *Transportation Research Procedia*, 55, 244–251.
- Kuliński M., Kuliński J., 2000, *Zalew Wiślany, Przewodnik dla żeglarzy*, Nowator, Kartuzy.

- Kuszeński W., Cziubarenko B., Fiedorow G., Gricenko W. (red.), 2014, *Stan obecny i rekomendacje dla przyszłego rozwoju subregionu Zalewu Wiślanego*, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.
- Lucas K., 2019, A new evolution for transport-related social exclusion research?, *Journal of Transport Geography*, 81, 102529, 1–16.
- Luks K., Tubielewicz A., 1990, *Wykorzystanie Zalewu Wiślanego dla międzynarodowej morskiej i śródlądowej żeglugi towarowej, turystycznej i sportowej*, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.
- Łazarienko N.N., Majewski A. (red.), 1975, *Hydrometeorologiczny ustrój Zalewu Wiślanego*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Łomniewski K., 1958, *Zalew Wiślany*, PWN, Warszawa.
- Marciniak P., 2023, A New Shipping Canal Through the Vistula Spit as a Political and Transportation Project, *Urban Planning*, 8(3), 289–304.
- Matczak M., Krośnicka A.K., Włodarski M., 2016, *Strategia rozwoju portów i przystani morskich południowego brzegu Zalewu Wiślanego*, Actia Forum, Gdynia.
- Mazza P., Mavri M., 2019, From smart cities to smart regions as a solution to improve the sustainability of urban communities, *Studia Ekonomiczne*, 389, 60–80.
- Michalski T., 2018, Uwarunkowania rozwoju rolnictwa w obwodzie kaliningradzkim, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 14, 137–150.
- Międzynarodowa Droga Wodna E-70. Przewodnik dla wodniaków*, 2018, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Modzelewski W.T., 2017, Koncepcja przekopu Mierzei Wiślanej – perspektywa liderów krajowych i regionalnych, *Forum Politologiczne*, 21, INP Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, Olsztyn, 225–255.
- Palmowski T., 1993, Polskie porty i przystanie Zalewu Wiślanego, *Nautologia*, 3, 46–50.
- Palmowski T., 1995, Aktywizacja Zalewu Wiślanego w perspektywie współpracy z regionem królewieckim, [w:] J. Kitowski, Z. Ziolo (red.), *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych*, Warszawa–Kraków–Rzeszów, 561–571.
- Palmowski T., Tarkowski M., 2018, Baltic cooperation in marine spatial planning, *Baltic Region*, 10, 2, 100–113.
- Pętla Żuławska – Przewodnik turystyki wodnej*, 2019, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Piskozub A., 1990, Geograficzno-historyczna jedność zlewiska Zalewu Wiślanego, [w:] *V Sejmik Morski: Elbląg 11–12 maja 1989*, Instytut Wyd. PAX, Warszawa, 106–124.
- Piskozub A., 1992, *Perspektywy rozwojowe regionalnego, krajowego i zagranicznego zaplecza portowego Elbląga*, Rada Miasta Elbląg, Instytut Morski, Wydział Transportu i Łączności Uniwersytetu Szczecińskiego, Elbląg.
- Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego – uzasadnienie do szczegółowych rozstrzygnięć dotyczących poszczególnych akwenów*, 2022, Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Gdynia.
- Puzdrakiewicz K., Połom M., 2021, Development Prospects of Tourist Passenger Shipping in the Polish Part of the Vistula Lagoon, *Sustainability*, 13, 5343, 1–16.
- Pyć D., 2018, *Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską a konstytucyjna zasada zrównoważonego rozwoju*, [w:] J. Bolałek (red.), *Zalew Wiślany*, PWN, Warszawa, 419–431.
- Raport ewaluacyjny Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*, 2014, Urząd Morski w Gdyni, Gdynia.
- Rychter A., 2018, *Zrównoważony rozwój Zalewu Wiślanego szansą na zachowanie jego różnorodności*, [w:] J. Bolałek (red.), *Zalew Wiślany*, PWN, Warszawa, 410–418.
- Sajkiewicz S., 2016, Koncepcja transportu statków przez Mierzeję Wiślaną łączącego Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – bez przekopu Mierzei Wiślanej, *Inżynieria Ekologiczna*, 50, 1–10.
- Sajniak M., 2021, Geneza sporu na linii PiS–PO w sprawie powstania kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną (lata 2005–2007), *Acta Politica Polonica*, 51(1), 67–78.
- Sala K., 2019, Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju obszarów nadmorskich na przykładzie gminy Krynica Morska na Mierzei Wiślanej, [w:] A. Cedro (red.), *Polska geografia morza. Przyrodnicze i społecz-*

- no-ekonomiczne badania morza i obszarów nadmorskich, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Nauk o Ziemi, Szczecin, 147–158.
- Sauer J., Tylman K., 1986, Problemy planistyczne Mierzei Wiślanej na tle wyników kwerendy opracowań planistycznych, [w:] *Cele i uwarunkowania polityki przestrzennej do planu zagospodarowania przestrzennego Mierzei Wiślanej*, Instytut Kształtowania Środowiska, Oddział Gdański, Gdynia.
- Sas-Bojarska A., Orzechowska-Szajda I., Puzdrakiewicz K., Kiejzik-Głowińska M., 2024, Landscape, EIA and decision-making. A case study of the Vistula Spit Canal, Poland, *Impact Assessment and Project Appraisal*, 42(1), 2–29.
- Szermer B., 1980, Przyszłość portów Zalewu Wiślanego, *Technika i Gospodarka Morska*, 11–12.
- Szermer B., 1987, Perspektywy portowe Elbląga, *Technika i Gospodarka Morska*, 12–13.
- Szermer B., Gniotyńska B., 1976, *Wytyczne do studium zagospodarowania rekreacyjnego zespołu jednostek osadniczych Mierzei Wiślanej i Zalewu Wiślanego*, Urząd Morski, Gdynia.
- Szukalski J., 1975, *Mierzeja Wiślana*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Gdańsk.
- Szwankowska B., Cziubarenko B., Fiedorow G., Gricenko W. (red.), 2014, *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego*, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.
- Tubielewicz A., 1976, Perspektywiczne funkcje oraz kierunki rozwoju małych portów, *Technika i Gospodarka Morska*, 1–2.
- Turystyka wodna na Zalewie Wiślanym, 2001, Związek Gmin Nadzalewowych, Elbląg.
- Tynkkynen V.-P., Tynkkynen N., 2018, Climate Denial Revisited: (Re)contextualising Russian Public Discourse on Climate Change during Putin 2.0., *Europe-Asia Studies*, 70, 7, 1103–1120.
- Waldziński D., Szwankowska B., Kruk H., 1998, *Gmina Sztutowo jutro; możliwości i uwarunkowania rozwoju*, Urząd Gminy Sztutowo, Sztutowo.
- Waldziński D., Żurawski W., 1995, Z doświadczeń współpracy w zakresie reaktywowania portu w Elblągu i aktywizacji gospodarczej Zalewu Wiślanego, [w:] *Państwo i samorządy terytorialne w polityce morskiej*, Stowarzyszenie „Civitas Christiana”, Ośrodek Myśli Morskiej, Szczecin.
- Waśniewska A., 2014, Potencjał społeczny gmin Zalewu Wiślanego w latach 2003–2012, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 348, 404–414.
- Weisła J. (red.), 2004, *Kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną i walory turystyczno-gospodarcze regionów wokół Zalewu Wiślanego*, Polska Oficyna Wydawnicza OKO, Elbląg.
- Weisła J., (red.), 2013, *Zalew Wiślany i Kaliningradzki. Zalew wielkich możliwości*, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn–Elbląg.
- Witkowska J., Matczak M., Zaucha J., 2021, *Projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego – podstawowe informacje dotyczące planu*, Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Gdynia.
- Witkowska J., Matczak M., Zaucha J., Pardus J., 2021, *Projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego – charakterystyka obszaru i analiza konfliktów*, 2021, Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Gdynia.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W., 2007, *Transport wodny śródlądowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Żukowska S., 2020, Concept of green seaports. Case study of the seaport in Gdynia. *Transport Geography Papers of Polish Geographical Society*, 23, 3, 61–68.
- Żukowska S., Palmowski T., Połom M., 2021, The green port concept in the strategic activities of Polish seaports, *Transport Geography Papers of Polish Geographical Society*, 24, 3, 49–63.
- Żywicki A., 2013, Strefa Zalewu Wiślanego. Uwarunkowania rozwoju turystycznego w aspekcie regionalnym, [w:] J. Weisła (red.), *Zalew Wiślany i Kaliningradzki. Zalew wielkich możliwości*, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn–Elbląg, 125–131.