

**Nadrzędny interes publiczny
w realizacji Programu budowy drogi wodnej
Zalew Wiślany – Zatoka Gdańska**

Elbląg, 7 kwietnia 2016

WYMÓG ANALIZY NADRZĘDNEGO INTERESU PUBLICZNEGO

- ❑ dyrektywa 2001/42/WE w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (dyrektywa SEA/SOOS),
- ❑ **dyrektywa 92/43/EWG** w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (dyrektywa siedliskowa),
- ❑ **dyrektywa 2000/60/WE** ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (WFD/Ramowa Dyrektywa Wodna)
- ❑ ...

Art.6.4
dyrektywy
siedliskowej

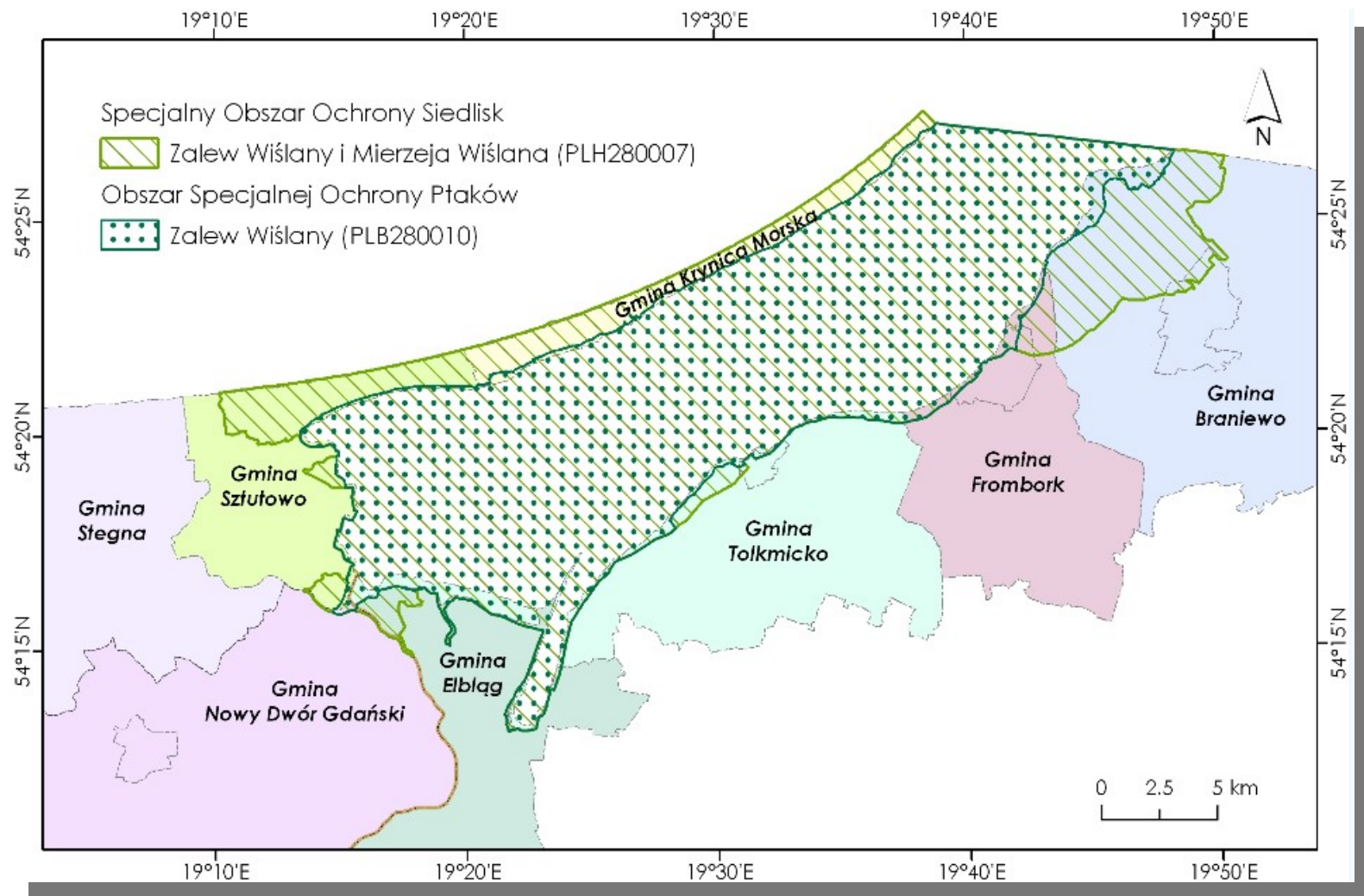
Derogacja
z art.4.7 RDW



Art. 34-35
ustawy o ochr.
przyrody

Art. 38j Prawa
wodnego

OBSZARY Natura 2000



NADRZĘDNOŚĆ INTERESU PUBLICZNEGO W REALIZACJI PROGRAMU



wyrok TSUE z dnia 16 lutego 2012 r.

Q-82/10 Marie-Noëlle **Solvay** i in. przeciwko Région Wallonne

Interes mogący uzasadniać, w rozumieniu art. 6 ust. 4 dyrektywy siedliskowej, realizację planu lub przedsięwzięcia winien być jednocześnie „publiczny” i „nadrzędny”, co oznacza, że jego waga winna być na tyle duża, by można było ją przeciwstawić nakreślonemu przez tę dyrektywę celowi ochrony siedlisk przyrodniczych dzikiej fauny i flory. (...)

Projekt Programu budowy drogi wodnej Zalew Wiślany – Zatoka Gdańska

➤ CELE W OBSZARZE TRANSPORTU

➤ CELE WYNIKOWE DLA POWSTANIA DROGI WODNEJ

- ✓ W SFERZE GOSPODARCZEJ**
- ✓ W SFERZE SPOŁECZNO-EKONOMICZNEJ**
- ✓ W SFERZE BEZPIECZEŃSTWA I ZARZĄDZANIA
KRYZYSOWEGO**

SWOBODNY DOSTĘP DO PORTU MORSKIEGO ELBLĄG JAKO PORTU UE DLA STATKÓW WSZYSTKICH BANDER

Dziennik Ustaw Nr 18

— 187 —

Poz. 110 i 111

III

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ŻEGLUGI

z dnia 16 lutego 1952 r.

w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu handlowego na Zalewie Wiślanym w Elblągu.

Na podstawie art. 2 dekretu z dnia 5 września 1947 r. o o
ministracji mo
i z 1950 r. 1

Poz. 656

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 15 maja 2013 r.

w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Elblągu od strony lądu

Na podstawie art. 45 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Granicę portu morskiego w Elblągu od strony lądu ustala się, jak następuje:

OBECNIE

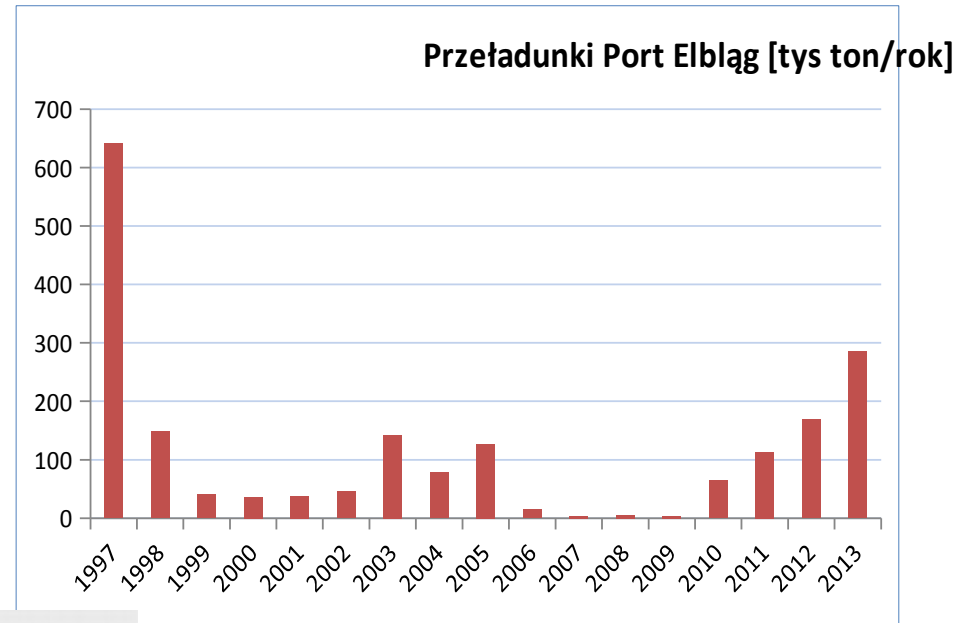
- **protokół z 16 sierpnia 1945 r. do umowy** między Rzeczpospolitą Polską a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich **o polsko-radzieckiej granicy państwowej**, sporządzonej w Moskwie dnia 16 sierpnia 1945 r.
- **umowa o żegludze po Zalewie Wiślanym** (Kaliningradzkiej zaliw) między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej, podpisana **w Sopocie 1 września 2009 r.**
- **stanowisko rządu Federacji Rosyjskiej z 15 lipca 2009 r.** o dopuszczeniu do rosyjskiej części Zalewu Wiślanego statków pod banderą państwa obcego, zmierzających do portów Rzeczypospolitej Polskiej lub z nich.

„[w] czasie pokoju przejście przez Cieśninę Piławską otwarte będzie dla statków handlowych pod polską banderą zdążających do portu Elbląg i z powrotem”.

- *dopuszcza żeglugę statków polskiej i rosyjskiej bandery, za wyjątkiem statków w niehandlowej służbie państwowej.*
- *możliwość zawieszenia : kwestie obrony narodowej, bezpieczeństwa i ochrony środowiska.*

- *każde przejście przez Zalew Wiślany statku bandery państwa trzeciego wymaga uzyskania indywidualnego zezwolenia.*
- *uzyskanie zezwolenia wymaga złożenia wniosku w terminie nie późniejszym, niż 15 dni przed terminem żeglugi.*

STWORZENIE NOWEGO KANAŁU DYSTRYBUCJI TOWARÓW Z/DO PORTÓW TRÓJMIASTA I INNYCH PORTÓW PŁD BAŁTYKU

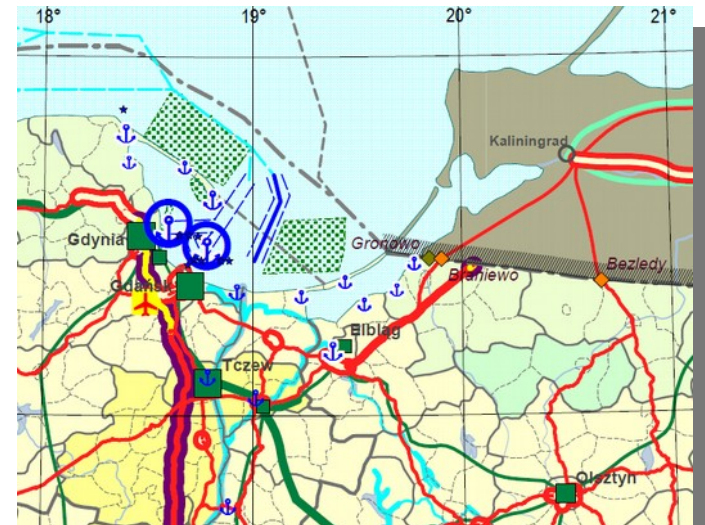


PRZEŁADUNEK KONTENERÓW W POLSKICH PORTACH



DO 2020 R. LICZBA
PRZEŁADUNKÓW
KONTENEROWYCH
W POLSKICH PORTACH
WZROŚNIE PONAD
3-KROTNIE DO

7mln
TEU rocznie



WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU LOGISTYCZNEGO ELBLĄGA JAKO WĘZŁA TRANSPORTOWEGO

MIEJSKOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU
ELBLĄSKIEGO PARKU TECHNOLOGICZNEGO - MODRZEWINA POŁUDNIE

STRONK 48 2 - ZAŁĄCZNIK 07/1/2006
ZALĄCZNIK NR 1 - 04/03/2007 RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU z dnia 01.03.2007 r.

SKALA 1:8000



AKTYWIZACJA SPOŁECZNO-EKONOMICZNA REGIONU

<p>Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030</p> <p>Uchwała RM nr 239 13.12.2011</p>	<p>Typologia obszarów funkcjonalnych</p>	<p>Elbląg jako ośrodek pełniący funkcję regionalną. Ośrodki regionalne stanowią ważny element równoważenia rozwoju kraju.</p>
	<p>Kierunki działań w zakresie Celu 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej</p>	<p><i>„ Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej i zewnętrznej kraju, przynoszące wartość dodaną w postaci zapewnienia spójności systemu transportowego, realizowanego w warunkach zrównoważonego rozwoju. W kontekście zapewniania spójności pomiędzy (...), Pomorzem Środkowym i Polską Wschodnią duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących najważniejsze ośrodki miejskie położone w większej odległości od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju z miastami policentrycznej sieci metropolii.”</i></p>

<p style="text-align: center;">Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030</p> <p style="text-align: center;">Uchwała RM nr 239 13.12.2011</p>	<p>Typologia obszarów funkcjonalnych</p>	<p>Elbląg jako ośrodek pełniący funkcję regionalną. Ośrodki regionalne stanowią ważny element równoważenia rozwoju kraju.</p>
	<p style="text-align: center;">Poprawa dostępności polskich miast i regionów w przestrzeni europejskiej</p>	<p><i>„Dla pełnego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, dostępności miast, portów morskich oraz obszarów oddalonych od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju istotne znaczenie będą miały rozwiązania wzmacniające integrację polskiego systemu transportowo-komunikacyjnego w ramach europejskiej sieci TEN-T zarówno w układzie wertykalnym, jak i horyzontalnym. (...) Modernizacja infrastruktury i zwiększenie dostępu do portów morskich (terminali) wpłynie na polepszenie dostępności przestrzennej najważniejszych miast portowych i całego obszaru Morza Bałtyckiego.”</i></p>

POTRZEBY REGIONU

STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2020

- ➔ W ciągu ostatnich lat pozycja konkurencyjna tego regionu względem kraju spada.
- ➔ Działania zwiększające aktywność na rynku pracy Warmii i Mazur nie wpłynęły znacząco na zmianę poziomu bezrobocia.
- ➔ **Region pozostaje w gronie najłabiej dostępnych obszarów pod względem komunikacyjnym, nie tylko w kraju, ale i w całej Unii Europejskiej.**
- ➔ **Zły stan techniczny istniejącej infrastruktury stanowi istotną barierę dla rozwoju przedsiębiorczości w regionie.**
- ➔ **Region odznacza się niskim poziomem urbanizacji, a lokalne ośrodki miejskie dysponują ograniczonym potencjałem w zakresie przygotowania atrakcyjnych terenów rozwojowych pod nowe działalności gospodarcze.**
- ➔ Stosunkowo wolny przebieg restrukturyzacji gospodarki powoduje pogłębiające się trudności na rynku pracy.

IMPERATYWNE POWODY REALIZACJI PROGRAMU

- **stworzenie infrastrukturalnych i instytucjonalnych gwarancji wspólnotowej wolności swobodnego przepływu towarów, poprzez ustanowienie suwerennej drogi wodnej umożliwiającej swobodny i całoroczny dostęp statków morskich wszystkich bander do Elbląga, jako morskiego portu Unii Europejskiej;**
- **stworzenie nowego intermodalnego węzła pomiędzy paneuropejską drogą wodną E60 a korytarzem drogowym TEN-T – IA, usuwającego bariery logistyczne portów i zakładów Trójmiasta na rzecz efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych oraz rozwój funkcji transportowej w transporcie lądowym i wodnym (droga wodna śródlądowa E-70);**
- **odbudowa i rewitalizacja potencjału społeczno-gospodarczego Elbląga, jako regionalnego ośrodka rozwoju;**
- **stworzenie alternatywnych dróg ewakuacji i kanałów zaopatrzenia na wypadek zaistnienia stanów nadzwyczajnych (nowe możliwości w zakresie ewakuacji, logistyki pomocy humanitarnej i innych elementów zarządzania kryzysowego w razie wystąpienia stanów nadzwyczajnych lub konfliktu militarnego dla obszarów Polski północno-wschodniej).**



URZĄD MORSKI W GDYNI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

**ANNA STELMASZYK-ŚWIERCZYŃSKA
MICHAŁ BEHNKE**