



„Szkuner” Sp. z o.o.
Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo

Władysławowo, 31 lipca 2019 r.

**Praca wykonana w ramach projektu Europejskiego
pn.: INCONE60 – Inland Blue Transport Connector E60
o nr STHB.03.01.00-22-0132/17,
realizowanego w Programie Południowy Bałtyk 2014 – 2020,
współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.**

Autorzy: Grażyna Radtke
Witold Wawrzonkoski

Spis treści

1 Wstęp	4
2 Podsumowanie i wnioski	5
3 Sytuacja obecna i perspektywy rozwoju	7
3.1 Port Władysławowo	7
3.2 Aktualna sytuacja prawna Portu	11
3.3 Otoczenie Portu	13
4 SWOT	22
5 Strategiczne kierunki rozwoju	24
5.1 Modernizacja Portu	25
5.2 Rozwój funkcji turystycznej	27
5.3 Przedłużenie falochronu Północnego	28
5.4 Rozwój funkcji przeładunkowo-składowej	29
6 Szacunkowe koszty i źródła finansowania	33
Załączniki	34

1 Wstęp

Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo zarządzanego przez spółkę „Szkuner” Sp. z o.o. we Władysławowie została przygotowana na polecenie Zarządu Spółki w okresie od 1 października 2018 r. do 31 lipca 2019 r. Autorami dokumentu są:

- G. Radtke – Główny Dyspozytor Portu,
- W. Wawrzonkoski – Prezes Zarządu Spółki.

Koncepcja rozwoju Portu powstała w oparciu o:

- konsultacje z interesariuszami Portu, obecnymi użytkownikami Portu:
 - Kapitanatem Portu we Władysławowie,
 - Urzędem Morskim w Gdyni,
 - Starostwem Powiatowym w Pucku,
 - Energobaltic Sp. z o.o.,
 - Zrzeszeniem Rybaków Morskich,
 - Północnokaszubską Lokalną Grupą Rybacką,
- spotkania i rozmowy z potencjalnymi użytkownikami Portu:
 - inwestorami i operatorami platform wiertniczych i wydobywczych na Bałtyku (LOTOS Petrobaltic wraz ze spółkami zależnymi, zajmującymi się logistyką morską (TSM, Miliana Shipmanagement), LOTOS Upstream),
 - operatorami farm wiatrowych (PGE Energia Odnawialna, PGE Baltica, Polenergia, Baltic Trade and Invest, Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej),
- konsultacje z ekspertami,
- analizę dokumentów Spółki,
- analizę otoczenia.

Harmonogram konsultacji z ww. podmiotami został przedstawiony w Załączniku nr 3.

W niniejszym raporcie użyto następujących skrótów lub nazw na określenie spółki „Szkuner” Sp. z o.o.:

- Szkuner,
- Spółka,
- Firma.

2 Podsumowanie i wnioski

Port Władysławowo jest położony na południowym wybrzeżu M. Bałtyckiego, u nasady Mierzei Helskiej. Został zbudowany w latach 1936 – 1938 i uzyskał status największego portu rybackiego w Polsce. Do Portu mogą zawijać statki o długości 70 m i zanurzeniu 4,0 m (w szczególnych przypadkach, po uzyskaniu zgody Kapitanatu Portu, do 80 m długości i do 4,5 m zanurzenia).

Po raz ostatni Port we Władysławowie był remontowany w latach 1986 – 1996. Było to więc już ponad 20 – 30 lat temu. Od tego czasu infrastruktura portowa uległa degradacji i wymaga znaczących nakładów na remont i modernizację, co wykazał przegląd techniczny przeprowadzony w 2016 r. Nakłady te są szacowane na ok. 50 mln zł.

Port we Władysławowie powstawał jako port rybacki, jednak na przestrzeni minionych lat zmienił swój charakter na wielofunkcyjny. Poszczególne funkcje (rybacka, turystyczna, przeładunkowa) rozwijały się równolegle, a ich wzajemne przenikanie się powoduje problemy związane z niedostosowaniem istniejącej infrastruktury portowej do wymogów eksploatacyjnych poszczególnych funkcji oraz brakiem miejsca na ich pełną realizację. W szczególności brakuje nabrzeża i placu w Porcie do prowadzenia przeładunków i składowania. Ponadto, ewidentnym ograniczeniem możliwości rozwoju tego typu działalności są obecne parametry techniczne dla statków mogących zawijać do Portu we Władysławowie (maks. zanurzenie i długość jednostek) oraz częste zapiaszczenie toru podejściowego i jego spłytenie. Nakłada się na to rozwój turystyczny miasta, który powoduje konieczność rozdzielenia strefy turystycznej od rybackiej i przeładunkowo-składowej Portu.

Z drugiej strony obecnie otwierają się przed Portem Władysławowo duże szanse rozwojowe, związane z:

- rozwojem turystycznym Władysławowa,
- planowanym zwiększeniem dostępności komunikacyjnej Władysławowa (trasy Via Maris, OPAT, droga ekspresowa S6),
- budową i eksploatacją morskich farm wiatrowych, po północnej i północno-wschodniej stronie Ławicy Słupskiej, na wysokości obszaru pomiędzy Ustką a Władysławowem,
- budową i eksploatacją platform wydobywczych i wiertniczych ropy i gazu Lotosu, na wysokości Władysławowa,
- aktywizacją drogi morskiej E60 i związaną z tym możliwością wzrostu przeładunków.

Wychodząc naprzeciw obecnym potrzebom i szansom rozwojowym, Zarząd Szkuner Sp. z o.o., spółki zarządzającej Portem Władysławowo, przygotował niniejszą Koncepcję rozwoju Portu, zakładającą:

- modernizację Portu – obejmującą niezbędne remonty i unowocześnienie istniejącej infrastruktury portowej,
- rozwój funkcji turystycznej, która spełni wymagania rosnącego ruchu turystycznego we Władysławowie,

- przedłużenie falochronu Północnego, stanowiącego osłonę wejścia do Portu przed zapiaszczaniem toru podejściowego,
- rozwój funkcji przeładunkowo-składowej – rozbudowa Portu w części wschodniej.

Największym wyzwaniem, z którym wiązą się największe koszty, ale również największe korzyści jest rozbudowa Portu w kierunku wschodnim i powstanie nowego Portu Wschodniego, gdzie skoncentrowana zostanie funkcja przeładunkowo-składowa, w tym obsługa serwisowa platform wydobywczych i wiertniczych oraz morskich farm wiatrowych w fazie ich eksploatacji. W szczególności ten ostatni element rysuje się jako najbardziej perspektywiczny. Na pld. Bałtyku ma powstać w latach 2025 – 2035 co najmniej 9 farm wiatrowych o łącznej docelowej mocy 10 – 12 GW, a koszt tych inwestycji jest szacowany na 80 – 95 mld zł. Do ich obsługi serwisowej wymagane będą 2 – 3 porty zlokalizowane w najbliższej odległości, umożliwiające obsługę statków o zanurzeniu 6 – 7 m i długości 120 – 150 m. Władysławowo, obok Ustki spełnia te kryteria w największym stopniu.

Koszty modernizacji i rozbudowy Portu Władysławowo, szacowane wstępnie na ok. 232 mln zł (zostaną one zweryfikowane i uaktualnione na etapie Studium Wykonalności, które zostanie przygotowane w momencie przyjęcia niniejszej Koncepcji), stanowią zaledwie 0,3% kosztów inwestycji w farmy wiatrowe, a tego typu inwestycja jest niezbędna. W przypadku braku dedykowanych portów w Polsce, ich rolę z powodzeniem przejmą porty duńskie, szwedzkie, czy nawet litewskie. Rozbudowa Portu ożywi także przeładunki, w szczególności: kruszywa, ryb świeżych i mrożonych, mat. budowlanych, artykułów spożywczych, paliw, elementów konstrukcji do budowy i wyposażenia Elektrowni Jądrowej w Żarnowcu (w przypadku decyzji o jej budowie).

Zakładane terminy realizacji poszczególnych inwestycji, zwłaszcza zlokalizowanych w obrębie nowego Portu Wschodniego, uwzględniają możliwości techniczne, potrzeby rynkowe, dostępność środków finansowych, itp. W szczególności istotne są planowane terminy uruchomienia pierwszych farm wiatrowych na polskim obszarze M. Bałtyckiego. Wg deklaracji deweloperów, faza eksploatacji farm wiatrowych rozpocznie się ok. 2025 r. i potrwa co najmniej do 2050 r. W celu wykorzystania szans rozwojowych Portu Władysławowo z tym związanych, bardzo istotne jest, by jego rozbudowa była spójna właśnie z harmonogramami dotyczącymi eksploatacji farm wiatrowych na południowym Bałtyku.

Rozwój Portu będzie miał również bardzo duże znaczenie społeczno-gospodarcze dla najbliższego otoczenia. Wszystkie porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, stanowią ważne bieguny zrównoważonego rozwoju obszarów nadmorskich – za sprawą możliwości, które stwarzają potencjalnym użytkownikom i inwestorom, którzy korzystają z wielu pełnionych przez nie funkcji (m.in. przeładunkowo-składowej, przemysłowej, rybackiej i turystycznej).

Port Władysławowo może stać się znaczącym ośrodkiem w procesach wymiany handlowej, produkcji przemysłowej i usług, a także stworzyć nowe miejsca pracy dla mieszkańców Władysławowa i okolic. W związku z tym modernizacja infrastruktury w Porcie Władysławowo, obsługa serwisowa farm wiatrowych, platform wiertniczych i wydobywczych oraz wykorzystanie możliwości transportu ładunków przybrzeżnym szlakiem morskim E60, wpłynie pozytywnie na rozwój gospodarczy i społeczny regionu.

3 Sytuacja obecna i perspektywy rozwoju

3.1 Port Władysławowo

Port Władysławowo jest położony na południowym wybrzeżu M. Bałtyckiego, u nasady Mierzei Helskiej. Został zbudowany w latach 1936 – 1938 i uzyskał status największego portu rybackiego w Polsce. Port osłaniają dwa falochrony: Wschodni o dł. 340 m i Północny o dł. 620 m. Wejścia główne i wewnętrzne mają szerokość ok. 60 m. Głębokości w Porcie wahają się w przedziale 4,0 – 6,0 m. Do Portu mogą zawijać statki o długości 70 m i zanurzeniu 4,0 m (w szczególnych przypadkach, po uzyskaniu zgody Kapitana Portu, do 80 m długości i do 4,5 m zanurzenia), co jest najistotniejszym parametrem charakteryzującym Port z punktu widzenia możliwości obsługi statków.

Na usytuowanie Portu od strony morza wpłynęły korzystne uwarunkowania batymetryczne i hydrotermalne. Port praktycznie nie zamarza i jest eksploatowany przez cały rok. Port Władysławowo jest chroniony przez przylądek Rozewie przed przeważającymi wiatrami zachodnimi, co wyróżnia go w stosunku do pozostałych portów polskich leżących bezpośrednio nad M. Bałtyckim. Takie szczególnie korzystne położenie Portu jest wynikiem wieloletnich prac prowadzonych w okresie międzywojennym, mających na celu poszukiwanie jak najbardziej dogodnego położenia Portu. Na szczególne właściwości ochronne wpływa dodatkowo wzmocniona konstrukcja falochronu Północnego utworzona na przełomie lat 80 i 90-tych.

Natomiast infrastruktura dostępowa do Portu jest narażona na intensywne oddziaływanie zjawisk hydrodynamicznych i litodynamicznych, procesy te wpływają na zapiaszczanie podejścia do Portu podczas sztormów północno-wschodnich. Sztormy występują od 40 do 60 dni w ciągu roku, wywołują ruchy rumowiska i powodują utrudnienia w utrzymaniu żeglowności dla statków o zanurzeniu 4,0 m.

Od strony lądu Port Władysławowo jest połączony poprzez ulicę Portową z drogą wojewódzką nr 216 Reda – Władysławowo – Hel, która w Redzie łączy się z drogą krajową nr 6. W sezonie wakacyjnym dojazd do Portu jest utrudniony z uwagi na wzmożony ruch generowany przez turystów. Szczególnie „wąskim gardłem” jest rondo we Władysławowie.

Przez teren Portu przebiega linia kolejowa Gdynia – Hel. Linia ta jest jednotorowa, z drugim torem w obrębie stacji Władysławowo. Z linią tą połączona była portowa bocznic kolejowa (od strony zachodniej Portu), która została zlikwidowana. Obecnie nie ma możliwości jej odtworzenia po dawnym torze z uwagi na wybudowaną obwodnicę Portu.

Port we Władysławowie po raz ostatni był remontowany w latach 1986 – 1996, czyli już ponad 20 lat temu. Remont ten dotyczył przebudowy Portu, która objęła budowę falochronu Północnego, nabrzeża Postojowego, Roboczego oraz remont nabrzeża Wschodniego i Wyładunkowego. Niestety, mimo przygotowanego projektu, odstąpiono od remontu nabrzeża Zachodniego, najstarszej konstrukcji hydrotechnicznej, posiadającej drewnianą ściankę szczelną, częściowo brukową nawierzchnię.

Od tego czasu infrastruktura portowa uległa degradacji i wymaga znaczących nakładów na remont i modernizację, co wykazał przegląd techniczny przeprowadzony we wrześniu 2016 r. W dokumencie zalecono: uszczelnienie ścianek larsenowych, odbudowę zniszczonych oczepów nabrzeży, uruchomienie osłony antykorozyjnej na nabrzeżu Wyładunkowym, likwidację przegłębień powstałych pod pirsami, oczyszczenie dna basenu portowego, uszczelnienie szczelin dylatacyjnych, naprawę nawierzchni nabrzeży i wymianę systemu odbojnic z opon staroużytecznych na belki lub wałki odbojowe w celu ochrony krawędzi oczepów nabrzeży i bezpiecznego postoju jednostek rybackich w Porcie. Ponadto należy dodać, że od 1986 r. nie było podczyszczane akwatorium wewnątrz Portu. Wykonany w 2016 r. sondaż dna wykazał, że na dnie znajduje się wiele opon staroużytecznych, lin, sieci i innych elementów, co powoduje spływanie akwenu basenu portowego i doprowadza do ograniczenia jego użyteczności.

Port Władysławowo na przestrzeni minionych lat zmienił swój charakter z rybackiego na wielofunkcyjny. Z tego też tytułu realizuje następujące funkcje:

- port schronienia przed sztormem i baza postoju statków, nie tylko rybackich,
- obsługa jednostek rybackich, jachtów turystycznych, jednostek komercyjnych (wędkarskich),
- baza ratownictwa morskiego SAR (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa),
- obsługa statków kabotażowych,
- baza przeładunkowa: artykułów spożywczych, kruszywa i innych materiałów budowlanych,
- baza dla statków obsługujących platformy wiertnicze i produkcyjne na morzu (w ograniczonym zakresie – jednostki o zanurzeniu do 4 m i długości 70 m),
- baza remontowa – stocznia remontowa dla jednostek pływających do 35 m długości,
- baza przetwórstwa wstępnego ryb wraz z chłodnią.

Stan aktualny Portu w tym względzie został przedstawiony na mapie w Załączniku nr 1.

Pod względem liczby jednostek stacjonujących w Porcie na stałe, cały czas przeważają jednostki rybackie. Ich liczba jest stabilna, a nawet nieznacznie wzrosła w ostatnich latach, co pokazuje poniższa tabela. Na drugiej pozycji są jednostki wędkarskie. W tym wypadku jednak widoczny jest stopniowy regres, spowodowany przede wszystkim coraz mniejszą dostępnością dorsza w Bałtyku i wynikającą z tego spadającą atrakcyjnością połowów wędkarskich tego gatunku ryby.

Na drugim biegunie znajdują się jachty motorowe, których liczba rośnie. Wzrost ten mógłby być jeszcze szybszy, gdyby nie ograniczona dostępność miejsc postojowych w Porcie.

Tabela 1. Jednostki na stałe stacjonujące w Porcie Władysławowo w latach 2015 – 2018

Rodzaj statku	2015	2016	2017	2018
Rybackie	57	59	59	59
Wędkarskie	50	50	48	45
Pasażerskie	3	4	4	4
Jednostki służb państwowych	3	3	3	3
Bunkierka paliwowa, holownik	2	2	2	2
Jachty motorowe – postój całoroczny			2	3
Jachty motorowe – postój sezonowy	3	4	4	5
Razem	118	122	122	121

Źródło: „Szkuner” Sp. z o.o.

Trendy w zakresie obecności jednostek rybackich i wędkarskich w Porcie Władysławowo potwierdzają dane dot. zawinięć do Portu – stabilne wielkości w przypadku statków rybackich i wyraźny spadek w przypadku jednostek wędkarskich (do marca 2019 r. liczba stacjonujących w Porcie jednostek zmniejszyła się do 40). Pozytywnym trendem jest natomiast rosnąca liczba jednostek obcej bandery (głównie rybackich) zawijających do Portu we Władysławowie.

Tabela 2. Liczba zawinięć statków do Portu Władysławowo w latach 2015 – 2018

Rodzaj jednostek	2015	2016	2017	2018
Kutry rybackie WŁA	2 279	2 239	2 173	2 344
Jednostki wędkarskie	2 627	2 381	1 704	1 225
Jednostki z pletwonurkami	23	27	21	32
Jednostki z innych portów POL (statki, kutry, jachty)	1 257	1 336	1 245	1 030
Jednostki obcej bandery (statki, kutry, jachty)	628	713	767	785
Razem	6 814	6 696	5 910	5 416

Źródło: dane Kapitanatu Portu Władysławowo

Jednostki z innych portów polskich to kutry rybackie z Ustki, Łeby, Jastarni, Kuźnicy, Dziwnowa i Kołobrzegu. Od 1994 r. Port we Władysławowie jest otwarty dla turystów. Poza jego zwiedzaniem, istnieje możliwość odbycia rejsu po morzu jednym z kilkunastu kutrów rybackich specjalnie przystosowanych do przewozów turystycznych. Rejsy turystyczne Port – Rozewie – Port są jedną z największych letnich atrakcji turystycznych Władysławowa. Liczba przewożonych pasażerów (razem z rejsami wędkarskimi) zbliżała się w skali roku do 100 tys. osób, po czym drastycznie spadła w 2018 r. (spadek rejsów wędkarskich), co obrazuje poniższa tabela.

Tabela 3. Żegluga Pasażerska w Porcie Władysławowo w latach 2015 – 2018 (liczba pasażerów)

	2015	2016	2017	2018
Ruch pasażerski	92 314	97 391	93 996	69 240

Źródło: dane Kapitanatu Portu Władysławowo

Port jest zlokalizowany na szlakach bałtyckiej turystyki morskiej (żeglarskiej):

- Niemcy – Władysławowo – Hel – Gdańsk,
- Bornholm – Władysławowo – Hel – Gdańsk,
- Gotlandia – Władysławowo – Hel – Gdańsk,
- Niemcy – Władysławowo – Kłajpeda,
- Bornholm – Władysławowo – Kłajpeda,

w odległości ok. 1 dnia żeglugi od Helu do Łeby. W 2002 r. zrealizowano pierwszy etap budowy mariny – posadowiono pomost jachtowy dla 12 jednostek (niestety od tego czasu z uwagi na brak środków nie kontynuowano rozbudowy mariny). Co roku odwiedza go ok. 1 000 jachtów z kraju i zagranicy, co widać w poniższej tabeli. Wzrost liczby jachtów jest praktycznie niemożliwe bez rozbudowy mariny.

Tabela 4. Liczba zawinięć jachtów turystycznych do Portu Władysławowo w latach 2015 – 2018

	2015	2016	2017	2018
Jachty turystyczne	1 056	1 043	900	979

Źródło: „Szkuner” Sp. z o.o.

Pomimo faktu, że pod względem liczby jednostek stacjonujących na stałe, Port we Władysławowie jest największym portem rybackim w kraju, to pod względem wielkości przeładunków sytuacja wygląda mniej korzystnie. Wyładunki ryb zdecydowanie dominują, stanowiąc ponad 70%, a w ostatnich latach nawet 80% łącznych przeładunków, to są one jednak znacznie niższe niż np. w portach w Kołobrzegu i Helu. Pozytywnym trendem jest natomiast wyraźny wzrost wyładunków ryb we Władysławowie.

Tabela 5. Przeładunki w Porcie Władysławowo latach 2015 – 2018 (w tonach)

Rodzaj wyładunku	Bandera	2015	2016	2017	2018
Ryby	POL	13 841,0	14 687,3	19 252,9	21 330,6
Ryby	obca	2 331,1	3 153,7	3 663,4	2 320,0
Scrubbery	obca	25,0	55,0	0	0
Paliwo	POL	5 667,8	6 335,1	5 522,6	4 218,0
Razem		21 863,9	24 231,1	28 438,9	27 868,6

Źródło: analizy własne na podstawie danych Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, Oktan Energy

Poza rybami i paliwem przeznaczonym głównie dla kutrów rybackich, wyładunki innych towarów zdarzają się sporadycznie, na zdecydowanie mniejszą skalę. Ewidentnym ograniczeniem możliwości rozwoju tego typu działalności są obecne parametry techniczne dla statków pozwalające na wejście do Portu we Władysławowie – zanurzenie statków do 4 m i długość do 70 m (za zgodą Kapitana Portu do 4,5 m zanurzenia i 80 m długości). Ponadto długookresowe sztormy jesienno-wiosenne często powodują zapiaszczenie toru podejściowego, tj. jego spłylenie (statki wówczas omijają Port Władysławowo i płyną do Helu lub Ustki). Natomiast brak dodatkowych nabrzeży i utwardzonych, odwodnionych placów składowych utrudnia pozyskanie strategicznych

partnerów, którzy byliby zainteresowani utworzeniem terminalu przeładunkowego i rozwojem funkcji przeładunkowo-składowej Portu.

3.2 Aktualna sytuacja prawna Portu

Przedsiębiorstwo "Szkuner" rozpoczęło swoją działalność 1 stycznia 1955 r. poprzez usamodzielnienie się oddziału PPIUR "Arka" z Gdyni, które istniało we Władysławowie od 1951 r. W 1957 r. **Urząd Morski w Gdańsku przekazał tereny oraz akwen Portu Władysławowo w trwały zarząd i użytkowanie PPIUR "Szkuner"**, na podstawie Zarządzenia Nr 189 Ministra Żeglugi z dnia 17.11.1956 r.

W 2007 r. PPIUR "Szkuner" na podstawie Ustawy o prywatyzacji i komercjalizacji przedsiębiorstw państwowych z dn. 30 sierpnia 1996 r. został przekształcony w Spółkę Skarbu Państwa z ograniczoną odpowiedzialnością, zachowując zarząd nad Portem Władysławowo. W 2012 r. PPIUR "Szkuner" zmienił nazwę na obecną: "Szkuner" Sp. z o.o. Od listopada 2012 r. właścicielem Spółki i jedynym jej udziałowcem posiadającym 100% udziałów jest Starostwo Powiatowe w Pucku.

Obecnie Spółka prowadzi działalność w zakresie:

- połowu ryb bałtyckich (szprota, śledzia i dorsza),
- wstępnego przetwórstwa ryb,
- świadczenia usług stoczniowych, remontowych,
- **zarządzania Portem Władysławowo na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich.**

"Szkuner" Sp. z o.o. jako zarządca Portu ma m.in. wyznaczone zadania dotyczące utrzymania, budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej, pozyskiwania terenów na potrzeby rozwoju Portu. Jest też upoważniony do pobierania opłat portowych. Szkuner jest użytkownikiem wieczystym infrastruktury hydrotechnicznej Portu (falochronów, nabrzeży, pirsów, opisanych w poniższej tabeli) o łącznej długości 2 407,5 m oraz nieruchomości, placów składowych, dróg wewnątrzportowych o powierzchni 15,36 ha. Natomiast całkowita powierzchnia Portu wynosi:

- lądowa: 75,56 ha,
- wodna: 11,44 ha.

Tabela 6. Infrastruktura hydrotechniczna Portu Władysławowo

Lp.	Nazwa falochronu, nabrzeża i pirsu	Długość
1.	Nabrzeże Wschodnie	185 m
2.	Nabrzeże Stoczniowe	105 m
3.	Pomost Remontowy	52 m
4.	Pomost Slipowy	106,5 m
5.	Molo Pasażerskie	135 m
6.	Nabrzeże Wyładunkowe	340 m
7.	Nabrzeże Paliwowe	120 m
8.	Nabrzeże Jachtowe	90 m

9.	Molo Duńskie	185 m
10.	Nabrzeże Robocze	61 m
11.	Nabrzeże Postojowe i Północne	150 + 250 m
12.	Pirs nr 1	101 m
13.	Pirs nr 2	101 m
14.	Pirs nr 3	86 m
15.	Falochron Wschodni	340 m

Źródło: Zarządzenie nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dn. 18 lipca 2018 r. w sprawie zmiany zarządzenia Nr 15 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 15 lipca 2005 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej każdego portu innego niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego, poz. 2931)

Granice Portu Władysławowo zostały określone przez Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 6 lipca 2007 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego we Władysławowie od strony morza, redy i lądu (Dz.U. z 2007 r. Nr 134 Poz. 942).

Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich, infrastrukturą dostępową do Portu zarządza i zapewnia jej utrzymanie Urząd Morski w Gdyni (poniższa tabela).

Tabela 7. Infrastruktura zapewniająca dostęp do Portu Władysławowo

Lp.	Infrastruktura zapewniająca dostęp do portu	Długość / ilość
1.	Tor wodny o parametrach: 1) długość 0,765 km od izobaty – 8,0 m do linii stanowiącej przedłużenie wewnętrzne krawędzi falochronu Wschodniego w kierunku falochronu Zachodniego (potocznie zwany Północnym), 2) szerokość w dnie 60 m, 3) głębokość techniczna 7 m.	185 m
2.	Falochrony zewnętrzne: Falochron Zachodni (w części poza nabrzeżem Roboczym, potocznie zwany Północnym) – część narzutowa i obszar załadunku, 1) Falochron Zachodni (potocznie zwany Północnym) – część głowicowa, 2) Falochron Wschodni – część głowicowa.	597 m 29 m
3.	Stałe znaki nawigacyjne: 1) światło nabieżnika górnego na budynku chłodni, 2) stawa nabieżnika dolna, 3) światło wejściowe zielone, 4) światło wejściowe czerwone.	
4.	Pływające znaki nawigacyjne – pławy świetlne i niesświetlne.	2 szt.
5.	Kotwicowisko – akwen o promilu 1 Mm od prawego światła wejściowego o powierzchni 2,1 km ² i głębokości 6,7 m i większej.	
6.	Urządzenia, instalacje – system zasilania energetycznego światła nawigacyjnych wraz z liniami kablowymi.	

Źródło: Zarządzenie nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dn. 14 listopada 2012 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego, poz. 3960)

W Porcie Władysławowo mają siedzibę następujące urzędy i instytucje:

1. Kapitanat i Bosmanat Portu Władysławowo (UM) – terenowa jednostka organizacyjna Urzędu Morskiego w Gdyni.
2. Inspektorat Rybołówstwa Morskiego we Władysławowie.
3. Oddział Polskiego Rejestru Statków (PRS).
4. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).
5. Brzegowa Stacja Ratownictwa (BSR) – jednostka wspomagająca SAR.
6. Ochotnicza Straż Pożarna we Władysławowie (OSP).
7. Oddział Straży Granicznej Władysławowo – punkt odpraw morskich.

3.3 Otoczenie Portu

3.3.1 Miasto Władysławowo

Port od momentu jego powstania w 1938 r. stanowi integralną część Władysławowa. Miastotwórcza rola Portu nie tylko zmieniła Wielką Wieś w miasto Władysławowo, ale spowodowała, że stało się ono liczącym się w skali kraju ośrodkiem rybołówstwa, przetwórstwa rybnego, a także turystyki. W ostatnich latach, ta ostatnia funkcja wybija się zdecydowanie na pierwszy plan. Miasto, chociaż liczy zaledwie 10,0 tys. mieszkańców (cała gmina Władysławowo liczy 15,2 tys. mieszkańców), odwiedza rocznie ok. 600 tys. wczasowiczów z całej Polski (w całej gminie urlop spędza ok. 1 mln osób). Od kilku już lat króluje na liście najpopularniejszych miejscowości letniskowych nad Bałtykiem. Zarówno w 2017 r., jak i 2018 r. Władysławowo było najchętniej wybieranym kierunkiem wakacyjnego wypoczynku nad morzem w Polsce.

Władysławowo charakteryzuje się doskonałym położeniem. Znajduje się blisko Trójmiasta, u nasady półwyspu Helskiego – każdy turysta udający się na Hel, musi przejechać przez Władysławowo. Ponadto, świetne warunki do plażowania, rozbudowane i różnorodne zaplecze rekreacyjno-usługowe, bogata oferta kulturalno-rozrywkowa, a także walory zdrowotne (czyste powietrze, jod, relaksacyjny szum morza) powodują, że miasto w sezonie przeżywa prawdziwy najazd turystów.

Władysławowo znajduje się również wśród najpopularniejszych zimowych destynacji Polaków. W 2017 r. Władysławowo zajęło 10 lokatę wśród najpopularniejszych miejsc do wypoczynku w okresie ferii zimowych. Coraz więcej obiektów noclegowych działa przez cały rok, nie tylko sezonowo, a właściwości zdrowotne jodu mają największy wpływ właśnie zimą i wczesną wiosną.

Urząd Miasta Władysławowo, aby utrzymać tak wysoką pozycję na mapie turystycznej Polski, planuje kolejne inwestycje i projekty rozwojowe, które mają na celu podniesienie atrakcyjności turystycznej miejscowości. Miasto stawia na jakość, której dotychczas brakowało (zdaniem turystów, jak i mieszkańców, pensjonaty, punkty gastronomiczne i infrastruktura, estetyka obiektów tymczasowych pozostawiają wiele do życzenia). Urząd Miasta przygotował wiele projektów ukierunkowanych na rewitalizację architektoniczno-komunikacyjną miasta, przekształcenie docelowo miejscowości nadmorskiej w kurort wypoczynkowy, spełniający oczekiwania turystów krajowych i

zagranicznych. Do najważniejszych projektów, które mają zostać zrealizowane w najbliższych latach należy zaliczyć¹:

1. budowę promenady nadmorskiej wraz z infrastrukturą,
2. rozwój sieci ścieżek rowerowych, w ramach przedsięwzięcia strategicznego "Trasy Rowerowe",
3. zagospodarowanie przestrzeni publicznej na terenie gminy o charakterze reprezentacyjnym na budowę skwerów, parków rozrywki i terenu usług sportu i rekreacyjnych, w tym pełnowymiarowych boisk sportowych,
4. budowę parkingów wielkopowierzchniowych i wielopoziomowych,
5. budowę ośrodka żeglarskiego i ośrodka ratownictwa wodnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą nad zatoką Pucką,
6. budowę integralnego węzła komunikacyjnego (transportowego) na wjeździe do Władysławowa, w tym utworzenie dodatkowej stacji kolejowej wraz z zapleczem parkingowym, które ma być alternatywą dla kierowców poruszających się po półwyspie Helskim oraz ulicy zbiorczej, kierującej ruch na zachód gminy z pominięciem miejscowości Władysławowo,
7. budowę węzła północnego we Władysławowie, na który złożą się: przebudowa ciągów komunikacyjnych ul. Kolejowej, Rybackiej, Dworcowej, budowa miejsc postojowych, ścieżek rowerowych, tunelu pieszo-rowerowego i przejść przez linię kolejową,
8. zagospodarowanie terenów parkowych.

Ponadto, w planach pozostaje rewitalizacja centrum miasta, które wciąż nie jest w pełni zagospodarowane – docelowo naprzeciw ratusza mają powstać budynki w formie kamienic, a także plac publiczny, pełniący funkcje reprezentacyjną.

Realizacja planowanych inwestycji, wraz z już wykonanymi zadaniami, takimi jak rozbudowy infrastruktury nadmorskiej (rewitalizacja i modernizacja nadmorskiej ul. Hryniewieckiego i przekształcenie jej w reprezentacyjny deptak, budowa kładki spacerowej na plaży), łączącej Port z miastem i główną plażą, w celu stworzenia tzw. strefy prestiżu w pasie nadmorskim, z wysokiej jakości hotelami i innymi obiektami, może sprawić, że Władysławowo stanie się jednym z ciekawszych ośrodków turystycznych na polskim wybrzeżu. Już teraz baza zarejestrowanych miejsc noclegowych w gminie Władysławowo liczy ok. 56 tys. miejsc, z czego 44% znajduje się w samym Władysławowie. Jednak obiektów wyższej klasy jest znacznie mniej. W mieście znajduje się ok. 1 000 miejsc noclegowych w obiektach klasyfikowanych formalnie jako hotelowe. Cały czas powstają nowe pensjonaty, hotele, a ostatnio nawet apartotele. Realizacja ww. inwestycji powinna zdecydowanie wzmocnić ten trend.

Rozwój miasta, jako ośrodka turystycznego ma bezpośredni wpływ na Port, a w szczególności inwestycje związane z tworzeniem tzw. strefy prestiżu w pasie nadmorskim, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie Portu po jego północno-

¹ Strategia Rozwoju Gminy Władysławowo do 2020 roku – Aktualizacja nr 4

zachodniej stronie. Już obecnie bezpośrednie sąsiedztwo plaży, reprezentacyjnej ul. Hryniewieckiego, nowobudowanych obiektów hotelowych powoduje, że zachodnia i północno-zachodnia część Portu została zagospodarowana na rzecz turystyki (marina, pensjonat z restauracją, ciąg pieszy spacerowy na nabrzeżach zachodnim i północnym, mała gastronomia, wycieczki morskie, letnie atrakcje), wypierając stąd inne funkcje (w tym przede wszystkim przeładunkowo-składową). Budowa nowych, wysokiej klasy obiektów hotelowych spowoduje jeszcze większy nacisk na podwyższenie standardu usług turystycznych w jachtingu, wędkarstwie morskim, co warunkuje rozbudowę mariny wraz z infrastrukturą socjalną, której brakuje od lat dla żeglarzy.

Podobny wpływ może mieć oddziaływanie nowego centrum miasta na południowo-zachodnią część Portu, zlokalizowaną „za torami” w stosunku do obszaru właściwego Portu, *de facto* nigdy nie wykorzystywaną na działalność portową, na której znajdują się dawne obiekty biurowe, techniczne, warsztaty Szkunera, wykorzystywane obecnie na działalność handlowo-usługową.

3.3.2 Powiat Pucki

Powiat Pucki obejmuje gminy leżące wokół zatoki Puckiej oraz nad M. Bałtyckim, zlokalizowane na północ od Gdyni do Helu na wschodzie i Krokowej na zachodzie. Z racji swojego położenia, region jest bardzo ściśle związany z morzem – tradycyjnie bardzo silne jest tu rybołówstwo, a w ostatnich latach bardzo intensywnie rozwija się turystyka.

Obszar Ziemi Puckiej, podobnie jak całe województwo pomorskie, jest uznawany za jeden z najatrakcyjniejszych turystycznie regionów w Polsce. Najpopularniejszą formą turystyki na tym obszarze jest turystyka wypoczynkowa, co wynika bezpośrednio z nadmorskiego położenia i walorów krajobrazowych regionu. Ponadto, ośrodki położone na półwyspie Helskim i nad zatoką Pucką wraz z jeziorem Żarnowieckim posiadają szczególne znaczenie dla aktywności turystycznej, oferując znakomite warunki dla miłośników żeglarstwa oraz innych sportów wodnych (windsurfing, kitesurfing, a także wyprawy na dorsza czy nurkowanie). Znajdują się tu liczne małe porty i przystanie morskie, które jednocześnie są miejscem stacjonowania floty rybackiej. Brak jest jednak wspólnej i zintegrowanej oferty całego regionu dla żeglarzy, co jest szczególnie widoczne od strony otwartego morza (w tym we Władysławowie).

Aktywność gospodarcza skoncentrowana jest w największych ośrodkach powiatu – Pucku i Władysławowie oraz w zlokalizowanej nad jeziorem Żarnowieckim Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, gdzie znajdują się liczne zakłady przemysłowe. Istotnym elementem krajobrazu gospodarczego są obiekty związane z:

- przetwórstwem rybnym – zakłady firm: Graal, Thai Union, Szkuner, Koga-Maris, BMC, Rafa, Laguna, Nord Capital, Hamada, Ida,
- energetyką – elektrownia wodna Żarnowiec, elektrownie wiatrowe w gminie Puck (Swarzewo, Łebcz, Gnieźdżewo, Połczyń), elektrociepłownia i zakład przeróbki gazu Energobaltic we Władysławowie, kopalnia gazu w okolicach Żarnowca.

Ww. elementy będą nadawać kierunek rozwoju powiatu Puckiego również w najbliższej przyszłości. Strategia rozwoju powiatu Puckiego stawia na rozwój społeczno-gospodarczy opierający się na (wyszczególniono elementy o szczególnym znaczeniu dla potencjalnego rozwoju Portu Władysławowo):

- poprawie konkurencyjności gospodarki ziemi puckiej, w tym m.in.:
 - wspieranie powiązań gospodarczych oraz tworzenie specjalizacji regionu w określonych branżach, dziedzinach z wykorzystaniem potencjału PSSE Żarnowiec,
 - promocja „morskości” i „rybackości”,
 - wspieranie wykorzystania energii odnawialnej, ochrony środowiska,
- poprawa dostępności komunikacyjnej ziemi puckiej, w tym m.in.:
 - modernizacja połączeń drogowych – m.in. droga nr 216 (dojazd do Władysławowa), 213,
 - wprowadzenie wahadłowego połączenia kolejowego na odcinku Hel – Gdynia o wysokiej częstotliwości i dostępności.

Ww. kierunki strategiczne w praktyce przekładają się na realne projekty lub zjawiska realizowane już obecnie lub najbliższej przyszłości. Należy wśród nich wymienić w szczególności:

- w obszarze aktywności gospodarczej:
 - potencjalna budowa Elektrowni Jądrowej w Żarnowcu (w odległości 40 km od Portu Władysławowo),
 - budowa zakładu przetwarzającego gaz wydobywany z M. Bałtyckiego w Swarzewie przez firmę Baltic Gas (spółka należące do LOTOS Upstream i jej australijskiego partnera),
 - „wpięcie” podmorskiego kabla energetycznego wyprowadzającego energię elektryczną z morskich farm wiatrowych do PSE w Żarnowcu,
- w obszarze dostępności komunikacyjnej:
 - zapowiadana przez Rząd budowa drogi ekspresowej Via Maris, łączącej drogę S6 z Władysławowem (rozpoczęcie jej budowy jest wstępnie planowane na 2022 r.),
 - budowa drogi OPAT (obwodnicy małego trójmiasta Rumia – Reda – Wejherowo),
 - budowa drogi ekspresowej S6 (trasa Kaszubska), przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie powiatu Puckiego,
 - modernizacja linii kolejowej Gdynia – Hel.

Rysunek 1. Projektowane drogi: Via Maris i OPAT



Źródło: Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku

Obecny i planowany rozwój powiatu Puckiego, a szerzej także północnej części województwa Pomorskiego przekłada się na realne zapytania do Szkunera dotyczące Portu odnośnie:

- dostępności miejsc postojowych dla skuterów, jachtów motorowych ze strony turystów wypoczywających we Władysławowie, jak i żeglujących wzdłuż polskiego wybrzeża – obecnie brak możliwości zaspokojenia wszystkich potrzeb, z uwagi na ograniczoną liczbę miejsc w marinie,
 - możliwości przeładunków, w szczególności:
 - kruszywa wykorzystywanego m.in. na budowę nowych dróg (trasa Kaszubska, Via Maris), ścieżek rowerowych w regionie północnopomorskim, jako kamień ozdobny na posesjach prywatnych i hotelowych,
 - ryb świeżych i mrożonych dostarczanych do licznych zakładów przetwórstwa rybnego,
- obecnie funkcja przeładunkowa Portu jest ograniczona z uwagi na trudności wynikające z braku utrzymania stałej głębokości 5 m na torze podejściowym (tor ten ulega spłyceciu po sztormach). Niniejsza koncepcja dotycząca rozbudowy Portu jest szansą na obsługę jednostek kabotażowych o większych parametrach, tj. długości do 150 m i zanurzeniu 7 m oraz gwarantuje dodatkową osłonę toru podejściowego przed spłyceciem.

3.3.3 Offshore

Platformy wiertnicze i wydobywcze węglowodorów

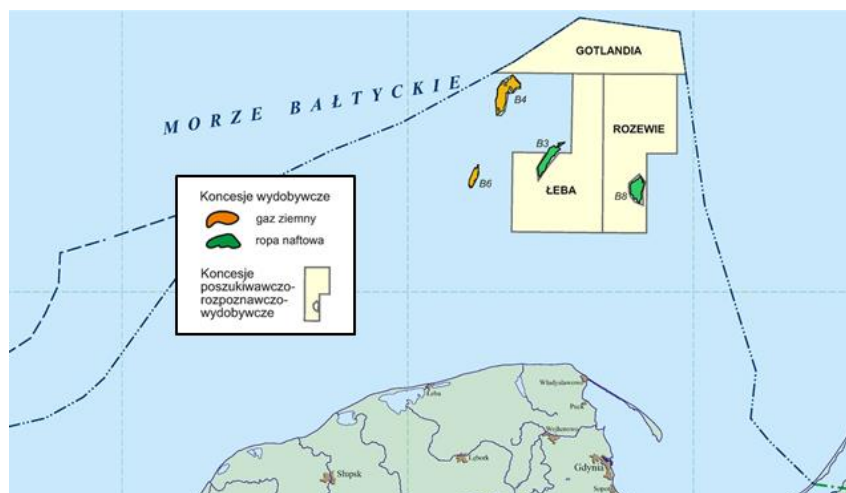
Obecnie, polski sektor offshore związany jest z eksploatacją przez LOTOS Petrobaltic (LPB) dwóch pól naftowych B3 i B8 na wysokości Władysławowa za pomocą załogowych platform wydobywczych. W połowie 2019 r. planowane jest umiejscowienie na złożu B8 docelowej platformy-centrum produkcyjnego. Uwolniona zostanie tym samym

platforma wiertnicza, która obecnie tymczasowo jest wykorzystywana do produkcji ropy naftowej z tego złoża. Mając do dyspozycji platformę wiertniczą LPB planuje kontynuację ambitnego programu poszukiwań ropy i gazu na szelfie bałtyckim, realizowanego wcześniej w latach 2014 – 2015. Ponadto, w latach 2019 – 2021 planowane są wiercenia oraz posadowienie na złożach B4 i B6 bezzałogowych platform wydobywających gaz ziemny. Inwestycja będzie realizowana przez Baltic Gas, spółkę celową LPB i jej australijskiego partnera. Wszystkie ww. lokalizacje znajdują się na wysokości Władysławowa, w odległości 70 – 100 km od lądu. Obecnie do obsługi dwóch platform, wykorzystywane są 4 jednostki:

- dozowiec i holownik, pełniący również funkcje dozоровe, zajmujące się m.in. transportem wymieniających się załóg, prowiantu i drobnego wyposażenia. Obie jednostki zawijają do Portu we Władysławowie,
- 2 statki typu AHTS i PSV (przebudowany na jednostkę wielofunkcyjną, z możliwością prowadzenia badań dna morskiego), zajmujące się obsługą serwisową platform, dostawą materiałów, itp. Obie jednostki są zbyt duże, aby wpływać do Portu we Władysławowie. Obsługiwane są w porcie w Gdańsku, co sprawia, że efektywność ekonomiczna tak realizowanego transportu jest niższa.

Uruchomienie eksploatacji wszystkich ww. złóż spowoduje konieczność zatrudnienia dodatkowych jednostek do obsługi platform. Planowana eksploatacja tych złóż potrwa do ok. 2035 r., chociaż praktyka pokazuje (np. kilkukrotne przedłużanie eksploatacji złoża B3), że może to trwać znacznie dłużej. Port Władysławowo, z racji lokalizacji i odległości byłby najlepszym miejscem do obsługi serwisowej platform, pod warunkiem możliwości obsługi statków o zanurzeniu min. 6 m.

Rysunek 2. Mapa koncesji poszukiwawczych i wydobywczych spółek Grupy LOTOS



Źródło: www.lotos.pl

Morskie farmy wiatrowe

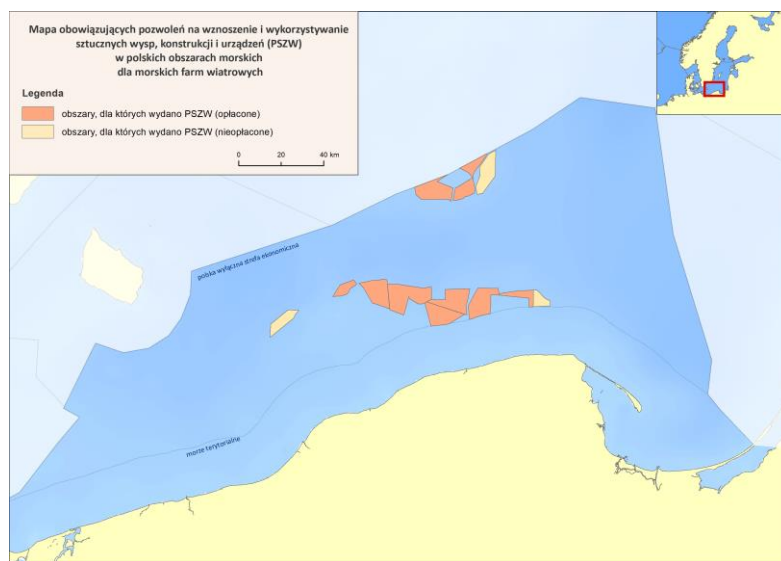
Największy potencjał związany z sektorem offshore na południowym Bałtyku związany jest jednak z rozwojem morskich farm wiatrowych, m.in. po północnej i północno-wschodniej stronie Ławicy Słupskiej, na wysokości obszaru pomiędzy Ustką a Władysławowem, w odległości 20 – 50 km od lądu. Wg aktualnych danych Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej (PTMEW), do 2030 r. powinno być możliwe

wykorzystanie potencjału o mocy do 6 GW, przy czym pożądanym będzie dalszy rozwój inwestycji w tym zakresie i do 2035 r. lub 2040 r. możliwa będzie realizacja inwestycji o mocy nawet 10 – 12 GW. Program budowy morskich farm wiatrowych wpisuje się w przedstawiony niedawno do konsultacji projekt Polityki Energetycznej Polski do 2040 r., w której offshore wskazywany jest jako jedno z głównych narzędzi osiągnięcia celów OZE, a realizacja projektów offshore wpłynie pozytywnie na całą polską gospodarkę, stworzenie nowych miejsc pracy i rozwój przemysłu.

Wysokość nakładów inwestycyjnych na budowę morskich farm wiatrowych po polskiej stronie M. Bałtyckiego, szacowana jest na 80 – 95 mld zł. Najbardziej zaawansowane projekty znajdują się obecnie na etapie pozyskiwania niezbędnych decyzji środowiskowych, realizacji badań wietrzności, prac w zakresie wyprowadzenia mocy i innych działań technicznych. Trwają przygotowania do przeprowadzenia wstępnych badań geologicznych. Pierwsza polska morska farma wiatrowa może powstać w latach 2023 – 2025. Obecnie w mocy utrzymanych jest 9 pozwoleń lokalizacyjnych (opłaconych) dla projektów morskich farm wiatrowych zlokalizowanych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, wydanych w latach 2012 – 2013. Na czele stawki deweloperów znajdują się Polska Grupa Energetyczna (planuje pozyskać inwestora mniejszościowego), Baltic Trade & Invest, PKN Orlen oraz Polenergia (50% udziałów w realizowanych przez spółkę projektach przejął koncern Equinor (d. Statoil)). Planowane moce oznaczają budowę ok. 1 000 – 1 200 turbin o mocy min. 10 MW każda.

Do budowy farm wiatrowych dedykowanym portem ma być port w Gdyni (umożliwiający obsługę statków o zanurzeniu min. 8 m). Jednak w fazie eksploatacji (w latach 2025 – 2050 lub dłużej) wystarczające będą porty, do których będą mogły wpływać statki o zanurzeniu min. 6 m, zlokalizowane w najbliższej odległości. Wstępne założenia deweloperów dot. obsługi logistycznej farm wiatrowych mówią, że do obsługi farm wiatrowych niezbędnych będzie docelowo 20 – 30 jednostek serwisowych, kursujących bez przerwy, pomiędzy portem a farmą wiatrową. Wg deklaracji deweloperów, do ich obsługi potrzebne będą 2 – 3 porty w najbliższej odległości (1 port to za mało). Władysławowo, obok Ustki spełnia te kryteria w największym stopniu.

Rysunek 3. Mapa koncesji na budowę morskich farm wiatrowych



Źródło: www.morskiefarmywiatrowe.pl

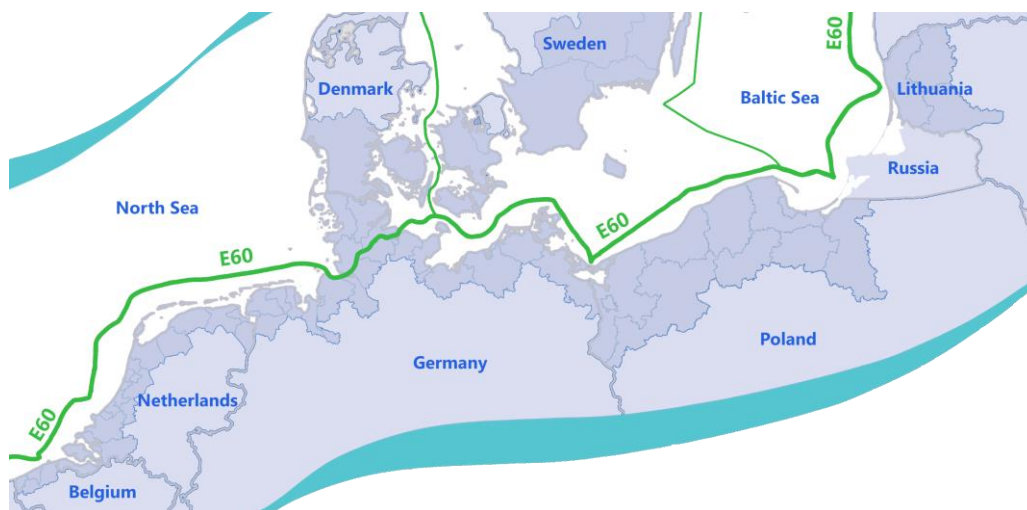
3.3.4 Międzynarodowa droga wodna E60

Port Władysławowo jest najbardziej na północ wysuniętym portem w kraju. Leży na szlaku transportowym oznaczonym jako międzynarodowa droga wodna, morski szlak przybrzeżny E60, którego główna trasa biegnie od Gibraltaru na północ wzdłuż wybrzeża Portugalii, Hiszpanii, Francji, Belgii, Holandii, Niemiec, Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Rosji do drogi wodnej Sankt Petersburg – Wołga – Bałtyk, dalej przez Kanał Bałtycko-Białomorski, następnie wzdłuż wybrzeża Morza Białego do Archangielska. Z racji swojego położenia, mógłby być również atrakcyjnym punktem na trasach: Norwegia / Dania – Polska (droga morska E60-07) i Szwecja – Polska (droga E60-09). Niestety, jak większość małych polskich portów morskich, Port Władysławowo ma ograniczone możliwości obsługi transportu ładunków ww. szlakami.

W celu zmiany tej sytuacji, utworzony został międzynarodowy projekt INCONE60 – Inland Blue Transport Connector E60, którego celem jest opracowanie koncepcji uruchomienia regularnej żeglugi wzdłuż międzynarodowej drogi wodnej E60 i połączenie jej z siecią innych śródlądowych dróg wodnych – E30, E40 i E70. Projekt INCONE60, w którym uczestniczy Szkuner, obejmuje badania nad aspektami technicznymi, ekonomicznymi i społecznymi, w celu osiągnięcia najlepszych możliwych skutków ekonomicznych w zakresie transportu morskiego w oparciu o regionalne porty morskie.

Zadaniem projektu jest sformułowanie zestawu rozwiązań transportowych wspierających aktywny rozwój peryferyjnych regionów przybrzeżnych obszaru południowego Bałtyku (pokazanych na poniższej mapie), koncentrując się na portach lokalnych, jako centrach rozwoju.

Rysunek 4. Droga wodna E60 na odcinku Ostenda - Kłajpeda



Źródło: Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku

Pomoże to zwiększyć konkurencyjność południowego Bałtyku oraz poprawić jego dostępność i zwiększyć atrakcyjność inwestycyjną. Jednym z tych rozwiązań będzie otwarty model przepływu ładunków, który będzie adresowany szczególnie do sektora biznesowego i publicznego. Głównymi rezultatami projektu INCONE60 będą:

1. kompleksowy raport na temat obecnej sytuacji gospodarczej i społecznej regionów pod wpływem lokalnych portów południowego Bałtyku, zawierający

- wyniki szczegółowych badań i analiz systemu transportowego w regionie oraz infrastruktury transportowej (drogi, kolej, śródlądowe drogi wodne, infrastruktura portowa), analizę współpracy transgranicznej portów lokalnych, określenie potrzeb w zakresie inwestycji i rozwoju oraz barier rozwoju i wąskiego gardła,
2. skomputeryzowany model przepływu towarów w regionie południowego Bałtyku, obejmujący międzynarodowe drogi wodne – E30, E40, E60 i E70, a także transport drogowy i kolejowy oraz obrazujący aktualną dystrybucję ładunków dla każdego sektora transportu i przedstawienie możliwości przesunięcia modalnego części przepływów ładunków na szlaki morsko-rzeczne,
 3. pokazanie możliwości transportu ładunków i pasażerów wzdłuż drogi E60.

Typy ładunków, które mają największy potencjał na trasie E60 będą analizowane w projekcie. Obecnie ładunki transportowane na tej trasie to: kruszywa, drewno i agroprodukty.

Podstawowym warunkiem wdrożenia jakiegokolwiek strategii rozwoju obszarów nadmorskich jest poprawa ich dostępności transportowej, poprzez kompleksową modernizację infrastruktury transportowej. Zbieżne z tymi założeniami są m.in. strategia rozwoju powiatu Puckiego, zakładająca poprawę dostępności komunikacyjnej oraz plany Rządu dotyczące budowy trasy Via Maris.

Port Władysławowo, z racji swojego położenia, może w szczególności wiele zyskać na uruchomieniu regularnej żeglugi wzdłuż szlaku E60. Wg Instytutu Morskiego w Gdańsku, po modernizacji i rozbudowie Port Władysławowo może nawiązać współpracę z takimi portami jak: Ostenda, Vordingborg, Mukran, Wismar, Police, Kołobrzeg, Darłowo, Kaliningrad oraz innymi mniejszymi. W dłuższej perspektywie również z portem Elbląg, po wybudowaniu drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną.

Projekt INCONE60 stanowi szansę dla rozwoju funkcji przeładunkowo-składowej Portu Władysławowo oraz możliwości wypromowania Portu na rynku europejskim, ponieważ finalnym produktem projektu jest stworzenie portalu interaktywnego wspierającego rozwój żeglugi kabotażowej w oparciu o mniejsze porty morskie.

4 SWOT

Analiza mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń stanowi podsumowanie przeprowadzonych analiz obejmujących wszelkie aspekty związane z funkcjonowaniem Portu we Władysławowie.

<i>Mocne strony</i>	<i>Słabe strony</i>
• największy port rybacki w Polsce, ze stabilną liczbą stacjonujących w nim kutrów rybackich • bezpieczny port, chroniony przed przeważającymi wiatrami zachodnimi • atrakcyjne położenie Portu: • na szlaku transportowym E60: Niemcy – Kłajpeda • na szlakach turystyki morskiej (żeglarskiej): Niemcy / Bornholm / Gotlandia – Władysławowo – Hel – Gdańsk, Niemcy / Bornholm – Władysławowo – Kłajpeda • infrastruktura towarzysząca w Porcie: • chłodnia składowa • fabryka lodu • stocznia remontowa • rezerwa terenu pod place składowe	• zdekapitalizowana infrastruktura portowa, wymagająca poważnych remontów i modernizacji • zapiaszczanie toru podejściowego i basenu portowego • ograniczona (zwłaszcza latem) dostępność komunikacyjna Portu od strony lądu • sezonowy charakter części funkcji portowych, np. turystyka morska, przeładunki ryb
<i>Szanse</i>	<i>Zagrożenia</i>
• poprawa dostępności komunikacyjnej Władysławowa • rozwój sektora offshore w bezpośrednim sąsiedztwie Władysławowa: • eksploatacja obecnych oraz zagospodarowanie nowych złóż węglowodorów • rozwój farm wiatrowych po północno-wschodniej stronie Ławicy Słupskiej • możliwości przeładunków, w szczególności: kruszywa, ryb świeżych i mrożonych, mat. budowlanych, paliw, elementów konstrukcji do budowy i wyposażenia Elektrowni Jądrowej w Żarnowcu (w przypadku decyzji o jej budowie) • rozwój turystyki we Władysławowie i okolicach (w tym żeglarstwa)	• zmniejszająca się liczba stacjonujących w Porcie jednostek wędkarskich • ograniczone środki finansowe na modernizację i rozbudowę Portu

Przedstawiona we wcześniejszym rozdziale analiza Portu i jego otoczenia, podsumowana w powyższej analizie SWOT, uzasadnia celowość dokonania modernizacji i rozbudowy Portu we Władysławowie, jako ważnego elementu w utrzymaniu polskiego rybołówstwa na Bałtyku, rozwoju turystyki morskiej, eksploatacji złóż ropy i gazu oraz farm wiatrowych, a także istotnego punktu przeładunkowego na międzynarodowej drodze wodnej E60.

Szczególnie istotne są szanse rozwojowe, widoczne już obecnie w postaci zainteresowania Portem Władysławowo przez potencjalnych inwestorów z sektora energetyki – morskich farm wiatrowych i postrzegania koncepcji rozbudowy Portu jako

doskonałej inwestycji umożliwiającej obsługę serwisową morskich farm wiatrowych oraz platform wiertniczych i wydobywczych na Bałtyku, czy też pojawiających się co raz częściej zapytań o możliwości przeładunkowe kruszywa, ryb i innych towarów.

5 Strategiczne kierunki rozwoju

Dotychczasowe kierunki rozwoju infrastruktury portowej we Władysławowie zostały określone w Strategii Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie², przygotowanej w październiku 2009 r. Wg tej koncepcji, Port podzielono na następujące części:

- w części zachodniej Portu na nabrzeżu Roboczym, Postojowym, Zachodnim stworzono warunki do powstania nowych usług portowych w sferze handlowej i turystycznej,
- w części centralnej Portu na nabrzeżu Wyładunkowym założono rozwój funkcji rybackiej w oparciu o istniejące wyposażenie nabrzeża i obiekty związane z przetwórstwem rybnym,
- w części wschodniej Portu na nabrzeżu Stoczniovym, Remontowym, rozwinęto funkcję remontową kutrów i innych statków w oparciu o infrastrukturę stoczniovą,
- w części południowej (oddzielonej linią kolejową od obszaru właściwego portu) stanowiącej zaplecze portowe, udostępniono budynki, magazyny, place składowe Spółki na usługi handlowe i gastronomiczne.

Strategia ta koncentruje się na szerokiej działalności Szkunera, nie związanej tylko z Portem właściwym i typową działalnością portową, w zasadniczy sposób oddając aktualną sytuację Spółki i Portu. Obecnie jednak, mając na względzie zachodzące zmiany otoczenia Portu, pojawiające się nowe wyzwania, problemy i szanse stojące przed Portem, istnieje konieczność jej aktualizacji.

Kolejny istniejący dokument, "Strategia rozwoju małych portów morskich"³, przedstawia zakres rozwoju Portu Władysławowo "w dwóch głównych obszarach, jako port morski oraz port turystyczny".

Natomiast niniejsza Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo wychodząc od stanu obecnego (opisanego w ww. dokumentach), ukierunkowana jest na wykorzystanie szans rozwojowych Portu i uporządkowanie jego wielofunkcyjności, oddzielenie funkcji rybackiej, turystycznej i przeładunkowo-składowej, aby zaspokoić oczekiwania obecnych, jak i potencjalnych przyszłych użytkowników Portu. Ponadto, Koncepcja ta skupia się na rozwoju samego portu właściwego, pomijając pozostałe działalności Szkunera.

Główne zamierzenia rozwojowe, opisane szerzej w kolejnym rozdziale to:

- modernizacja Portu – niezbędne remonty i unowocześnienie istniejącej infrastruktury portowej,
- rozwój funkcji turystycznej, która spełni wymagania rosnącego ruchu turystycznego we Władysławowie,
- przedłużenie falochronu Północnego, stanowiącego osłonę wejścia do Portu przed zapiaszczaniem toru podejściowego,

² Strategia Rozwoju Portu Morskiego we Władysławowie. 20.10.2009 r., mgr Romualda Białkowska (Prezes PPIUR "Szkuner" Sp. z o.o.)

³ Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim, uchwała 693/221/09 Gdynia grudzień 2009 r.

- rozwój funkcji przeładunkowo-składowej – budowa nowego portu w części wschodniej.

Tereny nie pełniące obecnie ani w przyszłości żadnej funkcji portowej, oddalone od właściwego portu, zostaną zrewitalizowane, a ich ewentualne wykorzystanie będzie zgodne z kierunkami rozwojowymi Spółki. Dotyczy to w szczególności terenów zlokalizowanych w zachodniej części Portu, przy ul. Hryniewieckiego oraz po południowej stronie torów kolejowych (z wyjątkiem terenów na wschód od ul. Portowej).

Port we Władysławowie zgodnie z niniejszą koncepcją rozwoju został przedstawiony na mapie w Załączniku nr 2.

5.1 Modernizacja Portu

Stan techniczny obecnej infrastruktury hydrotechnicznej Portu wymusza obligatoryjnie podjęcie prac remontowych i modernizacyjnych. Konieczne są następujące inwestycje:

1. remont nabrzeży Portu (Zachodniego, Wyładunkowego, Pasażerskiego, Duńskiego, Północnego, Wschodniego, Przyslipowego i Stoczniowego) w zakresie rekonstrukcji zniszczonych oczepów, naprawy ścianek larsenowych, w których powstało wiele ubytków, renowacji linii cumowniczej i jej wyposażenia wraz z wymianą systemu odbojnic na belki odbojowe lub wałki w celu poprawy bezpieczeństwa postoju jednostek przy nabrzeżu i ochrony użytkowej samych budowli hydrotechnicznych,
2. remont nabrzeża Wyładunkowego – "serca Portu", miejsca gdzie wszystkie kutry wykonują rozładunek, zaopatrzenie jednostek w lód, wodę, prowiant, a nawet demontaż elementów wielogabarytowych – wyposażenia kutrów z uwagi na dopuszczalną nośność nabrzeża $20 \text{ kN} / \text{m}^2$. Przegląd techniczny nabrzeża wykazał wiele ubytków powstałych w ścianie larsenowej, w szczególności w starszej części nabrzeża, co generalnie osłabia jego konstrukcję hydrotechniczną i ogranicza możliwości prowadzenia przeładunków. Podczas przeglądu technicznego stwierdzono również, że nie działa bierna osłona antykorozyjna nabrzeża, którą należy uruchomić. Poza częścią podwodną, istotne jest również wykonanie remontu w części nawodnej budowli hydrotechnicznej, czyli nawierzchni oraz linii cumowniczej i odbojowej dla zwiększenia bezpieczeństwa postoju jednostek do wyładunku oraz kanalizacji wód opadowych i roztopowych,
3. przebudowa nabrzeża Zachodniego (nb. Paliwowe i Jachtowe) – najstarszej konstrukcji hydrotechnicznej, posiadającej drewnianą ściankę szczelną, częściowo brukową nawierzchnię. Wiekowa ścianka szczelna jest rozszczelniona w wielu miejscach i następuje regularny wysyp piasku i kamieni, co powoduje spływanie wewnętrznego basenu portowego oraz powstawanie zapadliska w nawierzchni drogowej, która przebiega po nabrzeżu Zachodnim, łącząc port południowy z częścią północną. Z powodu powstałych zapadlisk i drewnianej konstrukcji części nabrzeża, aby zapobiec zagrożeniu dla ruchu kołowego na nabrzeżu Zachodnim, ruch został ograniczony i dopuszczony dla samochodów o tonażu do 1,5 tony. Jest to zasadniczy problem dla armatorów łodzi rybackich, którzy rozładują się na nabrzeżu Roboczym lub Postojowym i muszą przejeżdżać po nabrzeżu Zachodnim. Przebudowa nabrzeża Zachodniego polegałaby na posadowieniu nowej ścianki larsenowej, poszerzeniu o 1 – 2 m i wzmocnieniu nabrzeża, oddzieleniu ruchu kołowego od pieszego i połączenia części portu południowego z północnym, aby

cysterny do barki „Beata”, zaopatrującej statki w paliwo i samochody powyżej 1,5 ton mogły jeździć po drodze wewnątrzportowej. Niniejszy remont obejmowałby także wymianę linii odbojowej, dostosowanie linii cumowniczej do potrzeb postoju jednostek w Porcie, wymianę płyt na kanałach i nawierzchni na asfaltową (dla ruchu kołowego) i wykonaną z kostki brukowej (dla ruchu pieszego),

4. remont nabrzeży: Postojowego i Roboczego – konieczny w celu usprawnienia operacji wyładunkowych, umożliwi odciążenia nabrzeża Wyładunkowego, które jest wyeksploatowane i zatłoczone. Remont Nabrzeży Roboczego i Postojowego pozwoli na prowadzenie operacji wyładunkowych na obu nabrzeżach przez łodzie rybackie do 12 m, przezbijanie kutrów w odpowiedni sprzęt połowowy i jego naprawę. Osłona nabrzeża wykonana z zużytych opon umiejscowiona na w/w nabrzeżach nie stanowi wystarczającej ochrony ani nabrzeża, ani jednostek przy falowaniu występującym przy wschodnich wiatrach i wysokim stanie wody. Remont nabrzeży Postojowego i Roboczego powinien obejmować naprawę oczepu nabrzeży wraz z wymianą linii odbojowej z mocno wyeksploatowanych opon starożytecznych, na belki odbojowe stosowane obecnie w innych portach, aby zwiększyć bezpieczeństwo postoju. Ponadto konieczna jest wymiana uszkodzonej belki nośnej na nabrzeżu Roboczym i wyeksploatowanych płyt na ww. nabrzeżach oraz kanałach instalacyjnych,
5. likwidacja rozszczelnień dylatacyjnych na nabrzeżu Duńskim, wymiana płyt na kanałach przesyłowych instalacji i uzupełnienie nawierzchni konieczne zasadniczo na wszystkich nabrzeżach,
6. wyeliminowanie miejsc przegłębionych na Pirsach 1,2,3, przeprowadzenie badań geodezyjnych w celu sprawdzenia stabilizacji posadowienia budowli hydrotechnicznych,
7. naprawa uszkodzonego nabrzeża Pasażerskiego – pęknięcie na całej linii skrzyni u nasady mola, rozszczelnienie ścianki,
8. remont generalny nawierzchni dróg dojazdowych do nabrzeży, jak i samych nabrzeży i falochronów,
9. oczyszczenie dna basenu portowego z przeszkód nawigacyjnych, m.in. sieci, lin, opon starożytecznych, belek itp.,
10. elektryfikacja Portu, w tym przede:
 - wszystkim wymiana transformatorów 1 250 kW w stacji transformatorowej T-9859 Centralna – stacja ta zasila w energię elektryczną zdecydowaną większość obiektów znajdujących się w granicach Portu Władysławowo, również te nie należące do Szkunera. Obecne transformatory są już mocno wyeksploatowane, mają zbyt niską moc i zostały zakwalifikowane do wymiany już kilka lat temu. Ich stan techniczny grozi przerwami w pracy, które dezorganizują pracę Portu rybackiego, a w szczególności uniemożliwiają produkcję lodu, działanie chłodni, wyłączają oświetlenie w Porcie. Ich wymiana jest niezbędna do dalszego prawidłowego funkcjonowania Portu,
 - zwiększenie ilości skrzynek prądowych na nabrzeżu Północnym w celu zwiększenia miejsc postojowych,
 - wymiana latarni oświetleniowych na energooszczędne,
11. remont generalny slipu o nośności 220 ton dla kutrów rybackich o dł. do 35 m i nabrzeży przyslipowych i stocznioowych,

12. modernizacja Fabryki Łodu wraz z podajnikiem łożu na kutry rybackie – Fabryka Łodu została wybudowana w latach 60-tych i nie spełnia już warunków technicznych w zakresie produkcji i składowania łożu łusowego. Produkuje rocznie około 2 500 ton łożu zabezpieczając w głównej mierze potrzeby jednostek rybackich. Konieczna jest w tym wypadku wymiana skraplaczy oraz generalny remont instalacji amoniakalnej.

Prace remontowe i modernizacyjne infrastruktury hydrotechnicznej muszą być przeprowadzone w kilku etapach, aby nie sparaliżować pracy Portu.

5.2 Rozwój funkcji turystycznej

Funkcja turystyczna Portu została reaktywowana w 1994 r., kiedy to Port został otwarty dla turystów. Wówczas „Białą Flotę Gdańską” prowadzącą działalność w Porcie Władysławowo w latach 70-tych, zastąpiły jednostki pasażerskie, będące replikami starych łodzi wikingów, które powstały na bazie przebudowy kutrów rybackich. W Porcie zaczęły też stacjonować sezonowo szybkie łodzie z silnikami 900 KM, gwarantujące ekstremalne doznania podczas 30-minutowych rejsów i luksusowe jachty motorowe. W latach 1998 – 2014 dynamicznie rozwinęło się wędkarstwo morskie. Organizowane są też rejsy z ornitologami, nurkami oraz rejsy widokowe z możliwością obserwacji dna Bałtyku i wraków. W 2002 r. zrealizowany został I etap budowy mariny na 12 miejsc postojowych, w poł. 2018 r. otwarty został całoroczny pensjonat i restauracja, m.in. na potrzeby żeglarzy, a poza sezonem letnim głównie dla uczestników rejsów wędkarskich.

Jednak w porównaniu ze skalą ruchu turystycznego, jaka ma miejsce w ostatnich latach we Władysławowie, a także prognozami na przyszłość, oferta turystyczna Portu, zwłaszcza dla żeglarzy, jest niewystarczająca. Port Władysławowo, co roku w sezonie odwiedza ok. 1 000 jachtów, a marina jest w tym czasie w pełni wykorzystana. Port oferuje zaledwie 12 miejsc do postoju jachtów w y-bomach, pozostałe jednostki są stawiane przy wysokich nabrzeżach rybackich, a żeglarze, aby wydostać się na ląd zmuszeni są wspinać się po oponach, zamocowanych na nabrzeżach stanowiących system odbijaczy. Port stanowi bazę schronienia przed sztormami dla coraz większej liczby jachtów pływających na Bałtyku na odcinku 56 Mm (ok. 90 km), pomiędzy portami w Helu i Łebie.

W związku z tym, planowana jest rozbudowa istniejącej przystani jachtowej o dodatkowe 45 miejsc postojowych dla jachtów o zróżnicowanej długości od 6 do 12 m, wraz z infrastrukturą socjalną i z miejscami parkingowymi. Niniejsze zaplecze socjalno-techniczne będzie mogło być wykorzystane zarówno przez żeglarzy jak i rybaków. Przedsięwzięcie stanowiące kontynuację rozbudowy mariny jest planowane na terenie basenu wewnętrznego pomiędzy nabrzeżem Jachtowym, mołem Duńskim i pirssem Rybackim nr 1. Będzie polegało na zamocowaniu do istniejących nabrzeży dodatkowych trzech pływających pomostów cumowniczych, na pływakach żelbetonowych wzdłuż nabrzeży:

- pomost pływający, postojowy B o wymiarach 2 m x 36 m, na 9 miejsc dla jachtów o dł. 6 – 8 m,
- pomost pływający, postojowy C o wymiarach 2,7 m x 45 m, na 16 miejsc postojowych dla jachtów o dł. 12 m,

- pomost pływający, postojowy D o wymiarach 2 m x 90 m, na 20 miejsc postojowych dla jachtów o dł. 6 – 10 m.

Przystań będzie wyposażona w punkty poboru wody i energii.

Dodatkowo wykonany zostanie remont pochylni usytuowanej na nabrzeżu Postojowym – planowane jest zamocowanie kratownicy wciąganej na rolkach do slipowania skuterów, małych jachtów motorowych do 2 ton i żaglówek regatowych.

Inwestycja zostanie wykonana etapowo i wypełni lukę po zmniejszającej się liczbie jednostek wędkarskich (od 2016 r. do marca 2019 r. ubyło 10 jednostek wędkarskich, a kolejnych 30% (z pozostałych 40) zostało wystawionych na sprzedaż).

W rozwój funkcji turystycznej wpisuje się również modernizacja nabrzeża Zachodniego oraz rewitalizacja nabrzeża Północnego – wydzielenie drogi do ruchu kołowego i traktu spacerowego z pasażem punktów handlowych na nabrzeżu Północnym, prowadzącym do Zielonej Latarni – miejsca widokowego. Budowa traktu spacerowego stanowiłaby atrakcję turystyczną wkomponowaną w krajobraz Władysławowa poprzez możliwość połączenia z projektowaną od wielu lat promenadą prowadzącą po skraju wydmy od Alei Gwiazd Sportu do Portu Władysławowo.

5.3 Przedłużenie falochronu Północnego

Jednym z najważniejszych elementów koncepcji rozwoju Portu jest przedłużenie falochronu Północnego o 175 – 200 m w celu ustabilizowania ruchu rumowiska i zahamowania procesu spływania toru podejściowego w okresie występowania sztormów północno-zachodnich i wschodnich. Niestabilna głębokość na torze podejściowym do Portu Władysławowo ogranicza bezpieczeństwo wejścia jednostek do Portu, powoduje brak gwarancji zapewnienia głębokości dla statków o zanurzeniu 4 m. Obecnie zapiaszczanie toru podejściowego i awanportu, spowodowane nanoszeniem piasku z kierunku północno-zachodniego, jest jednym z największych problemów technicznych utrudniających eksploatację Portu na torze podejściowym dla jednostek o zanurzeniu 3 – 4,5 m. Koszty pogłębiania toru podejściowego sięgają 20 – 25 mln zł rocznie.

Planowana inwestycja będzie polegać na przedłużeniu falochronu o konstrukcji narzutowej, w kierunku północno-wschodnim o 175 – 200 m, wzdłuż toru podejściowego do izobaty 5 – 6 m. Kierunek przedłużenia falochronu 80° będzie zgodny z dotychczasowymi oznaczeniami nawigacyjnymi, nie wymagając dodatkowych nakładów związanych ze zmianą parametrów kierunkowych toru i nabieżnika. Skierowanie końca falochronu w kierunku głębszej wody, jak i szerokie wejście do Portu uchroniłyby w dużym stopniu od powstawania głębin i silnych prądów wchodząco-wychodzących, co jest obecnie odnotowywane przy latarni zielonej.

Dzięki tej inwestycji zostanie uzyskane:

- ograniczenie ruchu rumowiska, zasypywania wejścia do Portu i spływania toru podejściowego,
- utrzymanie stałych głębokości na wejściu do Portu, jak również w awanporcie,
- zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi na wejściu do Portu,
- zmniejszenie kosztu wykonywania robót pogłębiarskich po okresie sztormowym.

Przedłużenie falochronu Północnego ma także za zadanie ukierunkować naturalne ruchy rumowiska do „osadnika” utworzonego przez konstrukcję falochronu. Osadnik ten byłby wykorzystywany do prac refulacyjnych, których celem jest zasilanie półwyspu Helskiego. Prace te nie miałyby w tym przypadku charakteru awaryjnego związanego z zasypaniem toru podejściowego do Portu, ale planowe i systematyczne działanie w postaci czerpania z zasobów osadnika w celu zasilania półwyspu Helskiego.

Zasadność inwestycji potwierdzają dotychczasowe wieloletnie obserwacje. Przedłużenie falochronu Północnego w latach dziewięćdziesiątych XX w. zwiększyło bezpieczeństwo podejścia do Portu małych jednostek, które wcześniej przy silnych wiatrach północnych miały duże trudności. Wydłużenie falochronu o 175 – 200 m stanowiłoby kolejny krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa na wejściu do Portu poprzez wytłumienie fal.

Przedłużenie falochronu jest zgodne z zasadami przyjętymi przy budowie Portu (potwierdza to praca W. Tubielewicz „Zjawisko Brzegowe na Półwyspie Helskim”, pkt 2 – wpływ portu Władysławowo na dynamikę brzegu helskiego).

5.4 Rozwój funkcji przeładunkowo-składowej

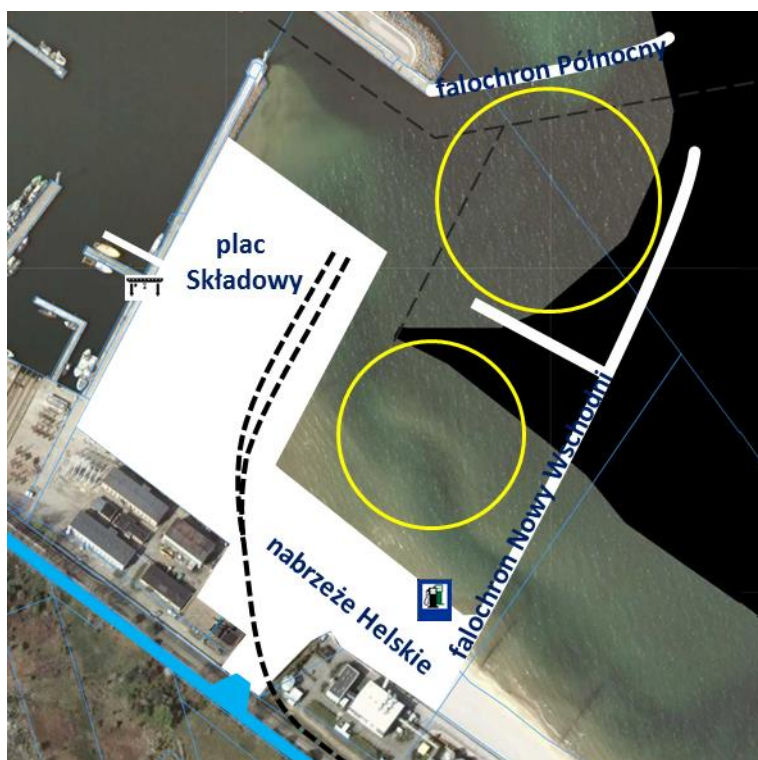
Niniejsza koncepcja, z uwagi na ograniczone możliwości realizacji przeładunków na większą skalę na obecnych terenach Portu, zakłada rozwój funkcji przeładunkowo-składowej we wschodniej części Portu. Koncepcja ta opiera się na budowie nowego Portu Wschodniego:

- placu Składowego,
- nabrzeża Helskiego,
- falochronu Nowego Wschodniego,
- dojazdu drogowego do Portu Wschodniego,
- bocznic kolejowej.

Centralnym miejscem nowego Portu Wschodniego będzie plac Składowy, który powinien powstać jako pierwszy. Kolejnymi inwestycjami, realizowanymi w ramach potrzeb będą: nabrzeże Helskie i falochron Nowy Wschodni.

Port Wschodni połączony będzie z systemem drogowym poprzez nową drogę, łączącą Port z ul. Portową i drogą wojewódzką nr 216 (alternatywnym rozwiązaniem jest bezpośrednie połączenie z drogą wojewódzką nr 216), w miejscu pustego obecnie placu po budynkach stoczniowych, pomiędzy Stoczną, a zakładem Energobalticu. Dodatkowo, istnieje możliwość budowy bocznic kolejowej od strony Energobalticu.

Rysunek 5. Plan sytuacyjny nowego Portu Wschodniego



Źródło: opracowanie własne

Uzupełnieniem mogą być lądowe place składowe, zlokalizowane w południowo-wschodniej części Portu, rozbudowywane w razie rosnących potrzeb.

Plac Składowy

Najważniejszym zakładanym elementem nowego Portu Wschodniego jest plac Składowy o powierzchni 30 – 40 tys. m², przewyższający łączną powierzchnię wszystkich dotychczasowych nabrzeży Portu. Nośność placu składowego powinna być zgodna z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych morskich budów hydrotechnicznych (par. 117). Biorąc pod uwagę tylko możliwość przeładunku wystarczające jest dopuszczenie obciążenie rzędu 20 kN / m². Biorąc pod uwagę wykorzystanie placu do składowania ładunków, należałoby przyjąć wartość nie mniejszą niż 40 kN / m². Parametry placu Składowego wraz z akwenem portowym pozwolą na zawijanie statków o długości 120 – 150 m i zanurzeniu 7 m, co stanowiłoby realną poprawę w stosunku do stanu obecnego i jest podstawą rozwoju Portu. Głębokości 7 m oparte są na przyjętych obecnie parametrach toru podejściowego. Maksymalne parametry jednostek oraz placu Składowego w praktyce będą dostosowane do przeładunku i składowania elementów farm wiatrowych.

Budowa placu Składowego stanowi doskonałe rozwiązanie do składowania urobku pochodzącego z dna basenów portowych, które należy oczyścić z przeszkód nawigacyjnych i pogłębić do głębokości projektowych. Konstrukcja tej budowli technicznej byłaby szczelnie zamknięta z zachodniej strony obecnym falochronem Wschodnim, od strony północnej i wschodniej nowymi nabrzeżami, co umożliwiłoby izolowanie i zabetonowanie materiału podlegającego utylizacji, czyli w tym przypadku zanieczyszczonego piasku portowego (praktyka duńska).

Rozbudowa Portu w oparciu o przedłużony odcinek falochronu Północnego i plac Składowy wpisuje się w plan rewitalizacji portów morskich oraz unijny program budowy farm wiatrowych. Inwestycja ta pozwoli na obsługę statków, w tym dalekomorskich, takich jak średniej wielkości kontenerowce, masowce oraz statki serwisowe w pełnym ich zakresie. Projektowe parametry nowej wschodniej części Portu umożliwią realizację niniejszych strategicznych zadań:

- obsługę serwisową farm wiatrowych,
- obsługę (zaopatrzenie w paliwo, wodę, wymianę załóg, przyjęcie ładunku) platform wydobywczych i wiertniczych LOTOS Petrobaltic i innych spółek Grupy LOTOS (oszczędność 5 godz. w porównaniu z transportem do portu Gdańsk),
- transportu kruszywa,
- transportu produktów naftowych (LPG, KGN) z Energobalticu do rafinerii Grupy LOTOS w Gdańsku,
- transportu paliwa do okolicznych stacji paliw oraz paliwa opałowego dla ośrodków wypoczynkowych i innych instytucji,
- transportu materiałów budowlanych do okolicznych składnic materiałów budowlanych,
- transportu ryb świeżych i mrożonych do licznych w powiecie Puckim zakładów przetwórstwa rybnego,
- transportu towarów spożywczych w celu zaopatrzenia okolicznych supermarketów (liczne markety Lidl, Biedronka, Intermarche, Polo, Żabka, itp.).

Budowa placu Składowego umożliwiłaby również budowę nowego pirsu stocznioowego do nowoczesnego systemu wydokowywania statków z wykorzystaniem traveliftu o udźwigu 300 t.

Zamknięcie basenu od wschodniej strony falochronem Nowym Wschodnim, dałoby możliwość dodatkowego pogłębienia akwenu przy placu Składowym.

Nabrzeże Helskie i falochron Nowy Wschodni

Docelowo Port Wschodni powinien zostać domknięty falochronem Nowym Wschodnim z pirem zamykającym w celu ograniczenia zjawiska falowania w awanporcie i zagwarantowania bezpiecznego postoju statków. Lokalizacja falochronu w tym miejscu nie będzie kolidowała z istniejącym rurociągiem zrzutowym ścieków z oczyszczalni ścieków „Swarzewo”, ani gazociągami doprowadzającymi gaz ze złóż B3 i B8 do zakładu Energobalticu. Nie będzie również kolidowała z planowanym gazociągiem doprowadzającym gaz ze złóż B4 i B6. Budowa tego gazociągu jest planowana z zachowaniem odpowiednich głębokości także pod torem wodnym do Portu Władysławowo.

W dalszym etapie, u nasady placu Składowego, prostopadle do obecnego Falochronu Wschodniego, może powstać dodatkowe nabrzeże Helskie umożliwiające cumowanie statków kabotażowych. Na tym nabrzeżu mogłaby też powstać naziemna stacja paliwowa z możliwością zaopatrywania w paliwo drogą morską i odbioru wód zaolejonych od jednostek stacjonujących w Porcie. W zależności od potrzeb mogłaby to być również stacja zaopatrująca jednostki w paliwo LNG.

Budowa nabrzeża Helskiego i falochronu Nowego Wschodniego dodatkowo osłoni przed falowaniem i zapiaszczaniem zakład Energobaltic oraz stocznię Szkuner, które obecnie są mocno narażone na tego typu zagrożenia.

Rozważane jest także koncepcyjnie poprowadzenie falochronu Nowego Wschodniego bardziej na wschód, począwszy od zewnętrznej granicy Portu i zakładu Energobalticu, co pozwoliłoby na osłonę strategicznych zbiorników magazynowych z gazem i przedłużenie nabrzeża Helskiego.

Droga dojazdowa do Portu Wschodniego

Nowa droga dojazdowa do Portu Wschodniego i jego połączenie z drogą wojewódzką nr 216 jest inwestycją niezbędną, gdyż nie ma obecnie innego dojazdu do projektowanego placu Składowego. Obecnie można rozważać kilka jej wariantów:

- dojazd wzdłuż torów kolejowych od ul. Portowej, wzdłuż torów kolejowych, po pasie terenu przeznaczonym pod drogę,
- dojazd wzdłuż torów kolejowych od obecnego dojazdu do Energobalticu, po pasie terenu przeznaczonym pod drogę, następnie do drogi nr 216,
- bezpośrednie połączenie wjazdu do Portu Wschodniego z drogą nr 216 (na wprost).

Najwięcej zalet ma pierwsze i drugie rozwiązanie – droga biegłaby po przeznaczonym do tego już wcześniej terenie. Ponadto, w pierwszym wariancie, większość nowej drogi biegłaby po gruncie należącym do Szkunera.

Bocznica kolejowa

Dodatkowym atutem nowego Portu Wschodniego może być bocznica kolejowa, o długości ok. 600 – 700 m, umożliwiająca transport kolejowy na plac Składowy. Linia toru kolejowego Gdynia – Hel przylega bezpośrednio do terenu spółek Szkuner i Energobaltic. Możliwy jest rozjazd po wschodniej stronie przystanku PKP Władysławowo Port (w kierunku Helu), na wysokości Energobalticu i poprowadzenie toru pomiędzy obecnym torem kolejowym, a terenem Energobalticu. Połączenie z placem Składowym przebiegałoby po pustym placu powstałym po wyburzeniu budynku, pomiędzy Stoczną, a zakładem Energobalticu.

Poza sezonem wakacyjnym nie byłoby utrudnień z przetaczaniem wagonów towarowych na rozjeździe do Portu. W okresie sezonu letniego ruch wagonów na odcinku portowym byłby bezproblemowy w porze nocnej. Jednotorowy odcinek Władysławowo Port – Władysławowo (dworzec główny) pełniłby rolę toru manewrowego. Czasowe oczekiwanie wagonów jest możliwe na dworcu głównym Władysławowo, ze względu na znajdujące się tam dodatkowe 2 tory.

6 Szacunkowe koszty i źródła finansowania

Poniżej przedstawione zostały szacunkowe koszty realizacji inwestycji ujętych w niniejszej Koncepcji rozwoju Portu. Podane kwoty na obecnym etapie są w większości szacunkowe. Zostaną one zweryfikowane i uaktualnione na etapie Studium Wykonalności, które zostanie przygotowane w momencie przyjęcia niniejszej Koncepcji.

Tabela 8. Szacunkowe koszty i źródła finansowania rozwoju Portu Władysławowo

Lp.	Zadanie	Szacunkowy koszt (tys. zł)	Źródła finansowania	Termin realizacji
1.	Modernizacja Portu (obecnego)	50 000	PO Ryby, MGMIŻŚ	2019 – 2030
2.	Rozbudowa mariny	2 500	RPO woj. Pomorskiego – Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej (85%), środki własne (15%)	2019 – 2021
3.	Przedłużenie falochronu Północnego	38 000	Urząd Morski	2021 – 2024
4.	Plac Składowy	48 000	fundusze UE, MGMIŻŚ, kredyt bankowy, Partnerstwo Publiczno-Prywatne	2022 – 2025
5.	Pogłębienie nowego basenu portowego i awanportu	22 000	fundusze UE, MGMIŻŚ	2022 – 2025
6.	Falochron Nowy Wschodni	45 000	Urząd Morski	2024 – 2025
7.	Nabrzeże Helskie	25 000	fundusze UE, MGMIŻŚ, kredyt bankowy, Partnerstwo Publiczno-Prywatne	2025 – 2030
8.	Droga dojazdowa do Portu	800	Gmina Władysławowo	2021 – 2022
9.	Bocznica kolejowa	1 000	fundusze UE, MGMIŻŚ, kredyt bankowy, Partnerstwo Publiczno-Prywatne	2024 – 2025
	Razem	232 300		

Źródło: Analizy własne

Zakładane terminy realizacji poszczególnych inwestycji, zwłaszcza zlokalizowanych w obrębie nowego Portu Wschodniego, uwzględniają możliwości techniczne, potrzeby rynkowe, dostępność środków finansowych, itp. W szczególności istotne są planowane terminy uruchomienia pierwszych farm wiatrowych na polskim obszarze M. Bałtyckiego. Wg deklaracji deweloperów, faza eksploatacji farm wiatrowych rozpocznie się ok. 2025 r. i potrwa co najmniej do 2050 r. W celu wykorzystania szans rozwojowych Portu Władysławowo z tym związanych, bardzo istotne jest, by jego rozbudowa była spójna właśnie z harmonogramami dotyczącymi eksploatacji farm wiatrowych na południowym Bałtyku.

Załączniki

Załącznik nr 1 (mapa) – Stan aktualny Portu Władysławowo

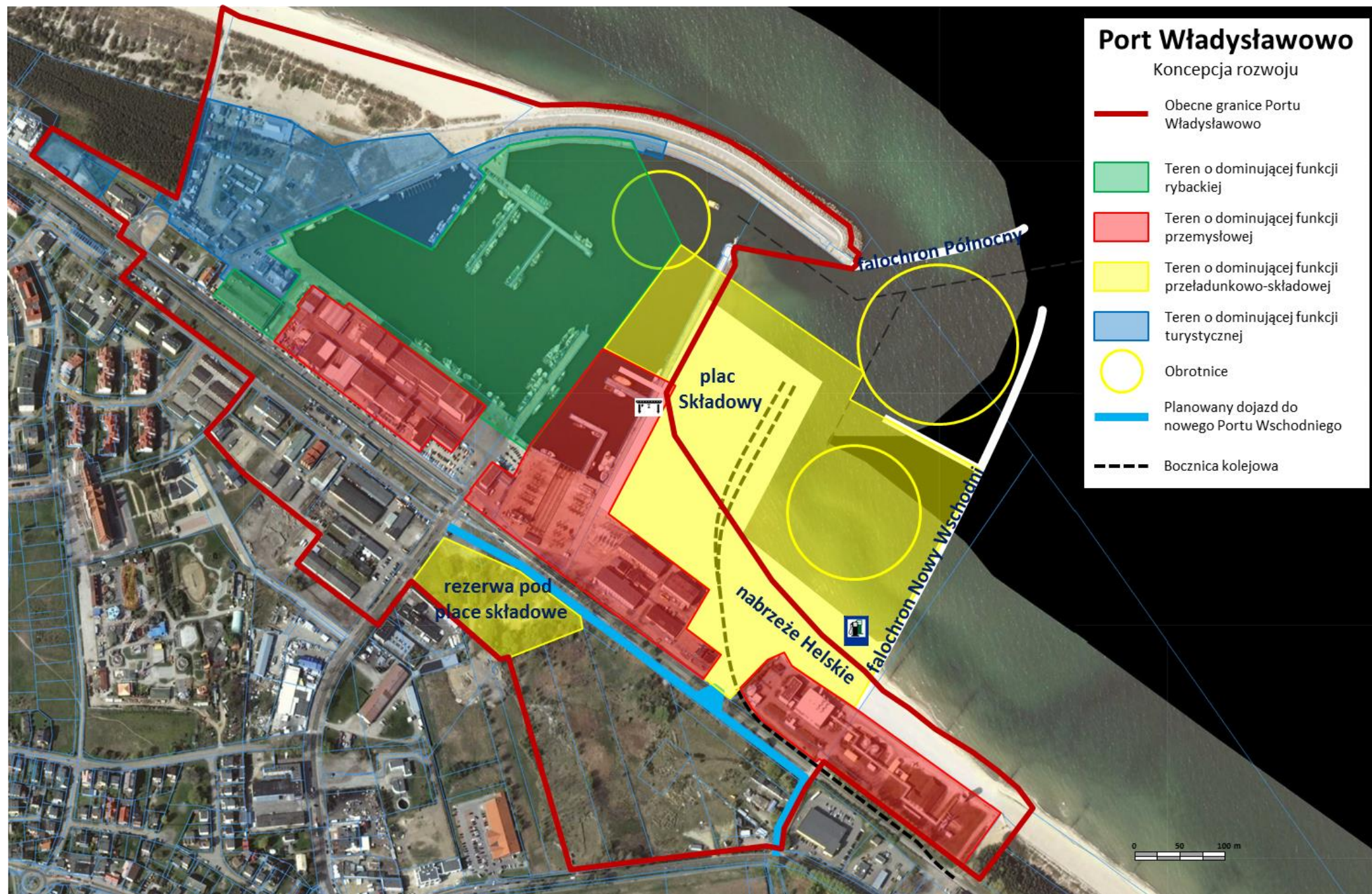
Załącznik nr 2 (mapa) – Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo

Załącznik nr 3 – Harmonogram konsultacji dot. Koncepcji rozwoju Portu Władysławowo

Załącznik nr 1 (mapa) – Stan aktualny Portu Władysławowo



Załącznik nr 2 (mapa) – Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo



Załącznik nr 3 – Harmonogram konsultacji dot. Koncepcji rozwoju Portu Władysławowo

Lp.	Data	Gospodarz spotkania	Obecni	Urząd / Firma	Stanowisko
1.	17.08.2018	Urząd Morski w Gdyni	A. Stelmaszyk-Świerczyńska	Urząd Morski w Gdyni	Dyrektor Techniczny
			A. Malkiewicz	Urząd Morski w Gdyni	
			J. Kocur	Urząd Morski w Gdyni	
			L. Łęgosz	Urząd Morski w Gdyni	Kapitan Portu Władysławowo
			P. Jarosz	Energobaltic Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
2.	20.11.2018	LOTOS Petrobaltic S.A.	J. Czajkowski	LOTOS Petrobaltic S.A.	Dyrektor ds. Rozwoju
			W. Królikowski	Technical Shipmanagement Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			M. Trzcíński	Miliana Shipmanagement	Członek Zarządu
			A. Sowiński	LOTOS Upstream Sp. z o.o.	Dyrektor Biura ds. Zagospodarowania Złóż
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
3.	10.12.2018	„Szkuner” Sp. z o.o.	R. Grzegorowski	PGE Energia Odnawialna S.A.	Managing Director, Offshore Wind Energy Office
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
4.	17.12.2018	„Szkuner” Sp. z o.o.	M. Witoński	Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej	Prezes Zarządu
			J. Budzyński	Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej	Wiceprezes Zarządu
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
5.	19.12.2018	„Szkuner” Sp. z o.o.	J. Rzepecka	Baltic Trade and Invest Sp. z o.o.	Dyrektor Zarządu
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
6.	09.01.2019	„Szkuner” Sp. z o.o.	B. von Wieding	Baltic Trade and Invest Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			J. Rzepecka	Baltic Trade and Invest Sp. z o.o.	Dyrektor Zarządu
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
7.	07.02.2019	Kapitanat Portu Władysławowo	L. Łęgosz	Urząd Morski w Gdyni	Kapitan Portu Władysławowo
			J. Pietsch	Urząd Morski w Gdyni	Oficer Portu Władysławowo
			R. Kadow	Urząd Morski w Gdyni	Oficer Portu Władysławowo
			Z. Olejniczak	Energobaltic Sp. z o.o.	Szef Zespołu ds. Morskich, Z-ca Dyrektora Naczelnego
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
8.	08.03.2019	Energobaltic Sp. z o.o.	Z. Olejniczak	Energobaltic Sp. z o.o.	Szef Zespołu ds. Morskich, Z-ca Dyrektora Naczelnego
			M. Jaszewski	Energobaltic Sp. z o.o.	
			L. Łęgosz	Urząd Morski w Gdyni	Kapitan Portu Władysławowo
			J. Pietsch	Urząd Morski w Gdyni	Oficer Portu Władysławowo
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
9.	10.04.2019	Urząd Miasta Władysławowo	R. Kuźel	Urząd Miasta Władysławowo	Burmistrz
			K. Pach	Urząd Miasta Władysławowo	Z-ca Burmistrza
			W. Karczewska	Urząd Miasta Władysławowo	Kierownik Referatu Inwestycji i Gospodarki Komunalnej
			T. Staszewski	Urząd Miasta Władysławowo	Kierownik Referatu Gospodarki Nieruchomościami i Gospodarki Przestrzennej
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo

Załącznik nr 3 – Harmonogram konsultacji dot. Koncepcji rozwoju Portu Władysławowo

10.	16.04.2019	„Szkuner” Sp. z o.o.	R. Pachecki	PGE Baltica Sp. z o.o.	Kierownik Projektu ds. Logistyki Morskiej
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
11.	09.05.2019	Polenergia S.A.	M. Sowiński	Polenergia S.A.	Z-ca Dyrektora, Departament Rozwoju Projektów Energetyki Wiatrowej
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
12.	13.05.2019	Starostwo Powiatowe w Pucku	J. Białk	Starostwo Powiatowe w Pucku	Starosta – Przewodniczący Zarządu Powiatu
			T. Herrmann	Starostwo Powiatowe w Pucku	Wicestarosta – Członek Zarządu Powiatu
			J. Bieszke	Starostwo Powiatowe w Pucku	Członek Zarządu Powiatu
			E. Kownacka	Starostwo Powiatowe w Pucku	Członek Zarządu Powiatu
			J. Włodzik	Starostwo Powiatowe w Pucku	Członek Zarządu Powiatu
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
13.	17.07.2019	„Szkuner” Sp. z o.o.	R. Kuźel	Urząd Miasta Władysławowo	Burmistrz
			K. Pach	Urząd Miasta Władysławowo	Z-ca Burmistrza
			T. Staszewski	Urząd Miasta Władysławowo	Kierownik Referatu Gospodarki Nieruchomościami i Gospodarki Przestrzennej
			M. Ruth	Urząd Miasta Władysławowo	Gł. Specjalista ds. Urbanistyki
			L. Łęgosz	Urząd Morski w Gdyni	Kapitan Portu Władysławowo
			R. Kadow	Urząd Morski w Gdyni	Oficer Portu Władysławowo
			Z. Chmaruk	Lokalna Północnokaszubska Grupa Rybacka	Prezes Zarządu
			J. Wittbrodt	Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów,	Prezes Zarządu
			M. Necel	Zrzeszenie Rybaków Morskich – Organizacja Producentów,	Wiceprezes Zarządu
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo
14.	19.07.2019	„Szkuner” Sp. z o.o.	A. Sowiński	LOTOS Upstream Sp. z o.o	LOTOS Upstream Sp. z o.o
			A. Czajko	Subsea Engineering Associates	Principal
			R. Łaniewski	Subsea Engineering Associates	Country Manager – Poland
			J. Knipe	Subsea Engineering Associates	Lead Subsea Engineer
			L. Łęgosz	Urząd Morski w Gdyni	Kapitan Portu Władysławowo
			R. Kadow	Urząd Morski w Gdyni	Oficer Portu Władysławowo
			W. Wawrzonkoski	„Szkuner” Sp. z o.o.	Prezes Zarządu
			G. Radtke	„Szkuner” Sp. z o.o.	Gł. Dyspozytor Portu Władysławowo