

Tadeusz Wójcicki

DOI: 10.21858/msr.44.02

Nr woluminu: 44

[Wróć do wydania](#)

[Wróć do listy wydań](#)

W dniu 17.09.2022 r. oddano do użytku kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną, co otwiera nowe perspektywy przed portem morskim w Elblągu. W tej sytuacji warto się zastanowić, jakie jeszcze inwestycje byłyby potrzebne, żeby uzyskać dalsze pozytywne efekty dla portu w postaci długofalowego wzrostu obrotów ładunkowych i ruchu pasażerskiego.

Aby ten cel osiągnąć, najpierw sformułowano różne scenariusze rozwojowe, a następnie dla każdego z nich podano różne zestawy działań inwestycyjnych (programy inwestycyjne).

W przypadku inwestycji o niesprecyzowanej lokalizacji trzeba było dodatkowo wykonać odpowiednie analizy wielokryterialne dla możliwych wariantów lokalizacyjnych i na tej podstawie określić wariant optymalny. Zidentyfikowano 6 scenariuszy rozwojowych, w tym mało prawdopodobny scenariusz katastrofalny, zakładający brak rozwoju. Dla scenariuszy bardziej optymistycznych, obok aktywizacji całości lub części istniejącego portu, zidentyfikowano miejsca pod rozbudowę portu, wszystkie położone wzdłuż istniejącego kanału portowego. W kolejnych scenariuszach rozbudowa dotyczyłaby najpierw nowych części portu położonych w granicach obecnego portu i mających dobrą dostępność od strony lądu, a następnie części nazwanej „Nowakowo Południe”, położonej poza obecnym portem, na terenie zarezerwowanym w planach zagospodarowania przestrzennego pod rozbudowę portu i wymagającej budowy od podstaw dojazdowego układu drogowo-kolejowego.

W scenariuszu najbardziej optymistycznym założono budowę części głębokowodnej portu, co zapewniłoby dalszy dynamiczny wzrost przeładunków i ruchu pasażerskiego w porcie przez stworzenie możliwości zawijania do portu największych statków. Przyjęto, że ta nowa część portu będzie składać się z terminala kontenerowego, baz przeładunków masowych (ropa naftowa, gaz, węgiel) oraz terminala promowego, a jej powierzchnia wyniesie nie mniej niż 1 km².

Dla takiej części nie ma sprecyzowanej oczywistej lokalizacji, więc na podstawie rozpoznania uwarunkowań geograficznych rozważono 5 wariantów lokalizacji, możliwych technicznie, ekonomicznie i środowiskowo. W wyniku analiz wybrano optymalną lokalizację, nazwaną „Nowy Świat Północ” i położoną na otwartym morzu przy północnym końcu kanału żeglugowego. Byłby to właściwie osobny port, tworzący wraz z rozbudowanym portem w Elblągu zespół portowy, podobnie jak obecnie Świnoujście i Szczecin. Taki wynik analiz

wiąże się głównie z wysokimi kosztami przekształcenia istniejącego kanału w głębokowodny.

[MSR_44_02 Tadeusz Wójcicki, Kierunki rozbudowy portu w Elblągu](#)[Pobierz](#)