

Fiszka projektowa dla projektów strategicznych 2021-2027

1. Nazwa/tytuł projektu*	Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego
2. Podmiot/instytucja zgłaszająca propozycję projektu	Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego
3. Partnerzy w projekcie – jeśli dotyczy	PARTNER NR 1: Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego – KOORDYNATOR PARTNER NR 2: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku PARTNER NR 3: Miasto Elbląg PARTNER NR 4: Powiat Ostródzki
4. Dokument strategiczny/program rozwoju z jakiego wynika projekt	Strategia Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego na lata 2021-2030, Ostróda 2021. 17 września 2021 roku – dokument końcowy po procesie konsultacji. PO NEGOCJACJACH: Przyjęcie dokumentu końcowego Strategii przez Zarząd i Zgromadzenie Członków Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego.
5. Szacunkowa wartość projektu, w tym oczekiwane dofinansowanie ze środków FEWiM	280.000.000 PLN, dofinansowanie 85% (238.000 PLN)
6. Uzasadnienie realizacji projektu – tło, specyfika dla OSI, sposób rozwiązania określonego problemu	Kanał Elbląski to zabytek o statusie Pomnika Historii (2011). Jest bardzo ciekawym przykładem rozwiązań XIX-wiecznej hydrotechniki. Jego powstanie i funkcjonowanie wiązało się z początkowym obniżeniem poziomu kilku jezior z poziomu ponad 104,5 m n.p.m. oraz wyrównywaniem ich do wspólnego poziomu wód 99,52 m n.p.m. (jezior: Jeziorak, Ewingi, Płaskie, Ilińsk, Ruda Woda, Sambród, Piniewo) oraz pokonaniem spadku wód do 0,3 m n.p.m. (Jezioro Druzno) w szczególności poprzez: 1) obniżenie poziomu jezior łącznie o 10,4 m (5,4 m – jezior Piniewo i Sambród, 1,7 m – jeziora Ruda Woda i 1,3 m jezioro Ilińsk, jezior Ilińsk i Ewingi 2,0 m); 2) poprowadzenie akweduktu karnickiego poprzez Jezioro Karnickie;

* Przez projekt strategiczny należy rozumieć przedsięwzięcie (wiązkę projektów lub projekt).

lub wzmocnienie zidentyfikow anego potencjału (max. 3000 znaków)	3) regulowaniem różnicy poziomu wód czterema śluzami (średni i maksymalny spad wynosi odpowiednio: 2,64/3,54 m – Miłomłyn, 1,50/1,96 m – Zielona, 1,80/2,04 m Ostróda, 1,30/1,64 m Mała Ruś) oraz jazami i wrotami wspornym na czterech wspomnianych śluzach; 4) regulowaniem poziomu wód pięcioma pochylniami (różnica poziomów wody między odcinkami pochylni wynosi łącznie 99,52 m, w tym odpowiednio: 20,62 m – Buczyniec, 18,88 – Kąty, 24,20 m – Oleśnica, 21,99 m – Jelenie, 13,83 m – Całuny) oraz połączenie ich sztucznymi przekopami. Współcześnie utrzymanie i regulowanie poziomu wód jest możliwe dzięki sprawnym: 1) jazom: a) Miłomłyn, b) Zielona, c) Ostróda, d) Ława na rzece Ławce piętrzącymi wody Jezioraka, a) Samborowo na rzece Drwęcy piętrzącymi wody Jeziora Drwęckiego; 2) wrotom bezpieczeństwa Kanału Elbląskiego zabezpieczającymi niżej położone tereny wokół kanału przed ewentualnymi zalaniem wodami albo od strony Jezioraka, albo od Rudej Wody: b) Miłomłyn, c) Mozgowo na akwedukcie karnickim zabezpieczającymi poziom wody od strony Jezioraka, d) Ligowo na akwedukcie karnickim zabezpieczającymi poziom wody od strony Miłomłyna, e) Buczyniec utrzymującymi poziom wody górnej na pochylniach; 3) kanałom obiegowym pochylni; 4) utrzymaniu szczelności brzegów i koryta sztucznych przekopów; 5) utrzymaniu żeglowności toru wodnego jezior. Tak zbudowany system wodny pozwolił na transport towarów i pozyskanie znacznych obszarów rolnych, co rozwinęło gospodarczo obszar dzisiejszej Krainy Kanału Elbląskiego. Sprawnny system wodny ponad 160-letniego Kanału Elbląskiego zapewnia przede wszystkim bezpieczeństwo powodziowe ponad 30 tys. mieszkańców i rozwój funkcji turystycznych Krainy Kanału Elbląskiego. Od szeregu lat rośnie liczba śluzowań (a zwłaszcza przechodzenia przez pochylnie) na Kanale Elbląskim. Jako użytkowany turystycznie zabytek wymaga ochrony i odbudowy ze względu na konieczność utrzymania poziomów wody i bezpieczeństwo powodziowe oraz ograniczenie (a raczej bardziej równomierne rozłożenie) ruchu turystycznego na pochylniach. Najcenniejsze obiekty hydrotechniczne Kanału Elbląskiego to: – 5 pochylni: Buczyniec, Kąty, Oleśnica, Jelenie i Całuny, – 4 śluzy: Miłomłyn, Zielona, Ostróda, Mała Ruś, – 1 Akwedukt Karnicki, – 1 tunel kanałowy w Starych Jabłonkach, – Jazy i wrota bezpieczeństwa stanowiące system zasilania KE wodami głównie Jezioraka.
--	--

	Kanał Elbląski jest trudnym szlakiem do utrzymania ze względu na konieczność zachowania zabytkowych rozwiązań technicznych oraz delikatnej eksploatacji. Ważne jest ograniczenie antropopresji w postaci rozwoju infrastruktury przybrzeżnej i ukierunkowanie ruchu turystycznego na Kanale Elbląskim. Budowany kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną powoduje wzrost zainteresowania także Kanałem Elbląskim. Kanał Elbląski ma ograniczoną przepustowość jednostek pływających, dlatego konieczne jest przeprowadzenie odbudowy systemu wodnego KE, w tym dostosowanie go do rejsów nocnych. Mając na uwadze energię wody, wytyczono kierunek inwestowania ze źródłami energii na potrzeby np. oświetlenia czy nowej infrastruktury. Jest to ciekawa historycznie kontynuacja postępu. Remont zarówno urządzeń wodnych Kanału Elbląskiego jak i infrastruktury towarzyszącej służyć będzie przede wszystkim zmniejszeniu skutków zmian klimatycznych i klęsk żywiołowych. Biorąc pod uwagę konieczność ochrony środowiska, ochrony kanału jako 160-letniego zabytku hydrotechniki, przewidywany wzrost turystów (przekop, Covid-19, UNESCO) i konieczność skierowania ruchu turystycznego poza Kanał Elbląski zaplanowano niezbędne inwestycje poprawiające stan urządzeń hydrotechnicznych, toru wodnego, wykorzystania energii wody. Modernizacja tej drogi wodnej, jej infrastruktury i obiektów hydrotechnicznych jest konieczna z punktu widzenia jej użytkowania zapewniającego bezpieczeństwo powodziowe, konieczność poprawy stanu wód i zapobiegania niekorzystnym zmianom klimatu oraz zrównoważonego rozwoju turystyki Krainy Kanału Elbląskiego. Projekt jest osadzony w Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego na lata 2021-2030 jako projekt flagowy, o największym znaczeniu dla obszaru. Projekt posiada skalkulowany budżet, wyznaczony etapowo harmonogram działań oraz określone efekty i wskaźniki poszczególnych przedsięwzięć. Struktura instytucjonalna Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego pozwala na skuteczne zarządzanie projektem: zawiązanie partnerstwa do spraw strategii, wyznaczenie koordynatorów przez każdego członka Związku Gmin, a także zlecenie kompleksowego prowadzenia Biura Związku Gmin wzmocniło współpracę i pozwoliło na zabezpieczenie kadrowe wdrażania Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego na lata 2021-2030, a także projektów flagowych określonych w dokumencie. Kanał Elbląski przeszedł I etap wpisu na Polską Listę Informacyjną Światowego Dziedzictwa UNESCO, m.in. ze względu na przykład przeniesienia z Ameryki Północnej i Wielkiej Brytanii idei systemu pochylni kanałowych z „grzbietem suchym” i dostosowanie do warunków terenowych oraz system zasilania Kanału Elbląskiego wodami Jezioraka, w tym pięciokrotne wykorzystanie tej samej wody do napędu wózków poruszanych po torach. Jako jedyny na świecie działający kanał z systemem pochylni jest wyjątkowym potencjałem regionu. Wnioskodawcą był Związek Gmin.
7. Zakres/opis projektu (w tym określenie celu, działań, zakładanych efektów)	ETAP I – W STĘPNY i II – INWESTYCYJNY PARTNER NR 1: Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego – KOORDYNATOR – 3 zadania – 749.000 PLN OGÓŁEM, w tym: 249.600 PLN (4 lata x 62.400 PLN) – koszt własny WNIOSKODAWCY

i proponowan ych wskaźników itp.) – w przypadku projektu strategiczneg o, na który składa się wiązka projektów jednorodnych tematycznie/ projekt zintegrowany należy opisać wszystkie jego komponenty, które przełożą się na wnioski o dofinansowa nie	500.000 PLN POMOC TECHNICZNA FEWIM - analiza wykonalności projektu i digitalizacja Kanału Elbląskiego metodą Street View na etapie przygotowania i zakończenia inwestycji 1. KOORDYNACJA PROJEKTU w ramach STRATEGII ROZWOJU KRAINY KANAŁU ELBLĄSKIEGO ZAKRES/OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA: OPERATOREM STRATEGII ROZWOJU KRAINY KANAŁU ELBLĄSKIEGO na lata 2021-2030 jest Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego, który realizuje to zadanie za pośrednictwem BIURA. Gwarantuje to spójność podejmowanych działań i realizowanych zadań w ramach STRATEGII. Koordynacja projektu z 4 Partnerami wymaga niezwykle sprawnej organizacji BIURA Związku. Niezbędne jest doświadczenie i wiedza z zakresu programowania, budowania zespołu i realizacji specjalistycznych projektów oraz sprawność budżetowania zadań. Wdrażanie projektów sieciowych, promocja projektów i strategii oraz monitoring i ewaluacja Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego wymaga finansowania zatrudnienia pracowników i wyposażenia Biura Związku lub zlecenia prowadzenia Biura Związku przez podmiot zewnętrzny. CEL GŁÓWNY: Sprawne wdrażanie projektu sieciowego realizującego Strategię Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego na lata 2021-2030, służącego wspieraniu dostosowania obszaru do zmian klimatycznych, zapobieganiu ryzyka klęsk żywiołowych oraz wzmocnieniu ochrony dziedzictwa przyrodniczego, kulturalnego i historycznego obszaru. DZIAŁANIA: 1) zawarcie UMÓW PARTNERSTWA i złożenie wniosku aplikacyjnego; 2) koordynacja realizacji zadań projektowych; 3) analiza wykonalności projektu; 4) digitalizacja trasy wodnej Kanału Elbląskiego przed planowaną inwestycją i po wykonaniu inwestycji w celu wsparcia inwentaryzacji i udostępnienia zasobów światowego dziedzictwa kulturowego; 5) promocja systemu wodnego Kanału Elbląskiego; 6) rozliczenia finansowe i złożenie wniosku o płatność; 7) monitoring i ewaluacja projektu. ZAKŁADANE EFEKTY/WSKAŹNIKI: EFEKTY: WSKAŹNIKI: 1) zatrudnienie minimum 3 osób do koordynacji i realizacji zadań projektowych, w tym koordynatora projektu lub zlecenie prowadzenia prac 1 podmiotowi zewnętrznemu, specjalisty inżynierii finansowej oraz delegowanie do zespołu zadaniowego projektu specjalisty zamówień publicznych i inspektora nadzoru budowli hydrotechnicznych (nadzoru
---	---

- autorskiego);
- 2) zawarcie **1** umowy partnerstwa z **4** podmiotami;
 - 3) koordynacja realizacji **11** zadań inwestycyjnych na Kanale Elbląskim na **16** odcinkach;
 - 4) Powołanie ZESPOŁU ZADANIOWEGO PROJEKTU.

ETAP II

PARTNER NR 2: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku – 1 zadanie – 240.000.000 PLN, w tym FEWIM 204.000.000 PLN

1. ODBUDOWA SYSTEMU WODNEGO KANAŁU ELBLĄSKIEGO

ZAKRES/OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Budowa, przebudowa lub remont urządzeń wodnych i infrastruktury towarzyszącej służących zmniejszeniu skutków powodzi lub suszy powiązanych z systemem wodnym Kanału Elbląskiego.

Planowane przedsięwzięcia mają charakter ponadregionalny poprzez fakt, iż Kanał Elbląski łączy mezoregiony Żuław Wiślanych i Pojezierza Iławskiego. Obejmuje obszar województwa warmińsko-mazurskiego, powiaty: elbląski, ostródzki, iławski. Łączy jezioro Druzno z Drwęcą oraz z jeziorem Jeziorak. Z Druzna, poprzez rzekę Elbląg z międzynarodową drogą wodną E70, której elementami są również Zalew Wiślany, Kanał Jagielloński, Szkarpawa, Nogat oraz Wisła, dzięki czemu łączy się również z Morzem Bałtyckim.

Działania w zakresie dostosowania do zmian klimatu będą w tym elemencie koncentrować się na zadaniach utrzymaniowych i inwestycyjnych polegających na:

- remoncie wybranych odcinków obwałowań i budowli na Kanale Elbląskim na odcinku pomiędzy wrotami Buczyńiec, a pochylnią Całuny;
- udrożnienie i remont/przebudowę opasek brzegowych na wskazanych odcinkach Kanału Elbląskiego;
- remoncie kierownicy na jeziorze Druzno na lewym brzegu Kanału Elbląskiego;
- odmuleniu i remoncie umocnień miejsca cumowania przy jeziorze Ruda Woda;
- rozbiórce dotychczasowego oraz budowie nowego nabrzeża w Małdytach.

CEL GŁÓWNY:

Modernizacja systemu wodnego Kanału Elbląskiego Iława – Elbląg, poprawa stanu jego wód i zapobieżenia niekorzystnemu wpływowi zmian klimatu oraz ukierunkowane turystyczne zagospodarowanie Kanału Elbląskiego

CELE SZCZEGÓŁOWE:

- 1) Poprawa bezpieczeństwa użytkowników systemu wodnego Kanału Elbląskiego i zapewnienie żeglownej funkcji Kanału Elbląskiego z dostosowaniem jego parametrów do klasy Ia;
- 2) dostosowanie do zmian klimatu poprzez rozwój infrastruktury bardziej odpornej na działanie klęsk i katastrof;
- 3) dostosowanie infrastruktury do ekstremalnych stanów pogody;

- 4) inwestycje w urządzenia wodne i infrastrukturę towarzyszącą służącą zmniejszeniu skutków powodzi i /lub suszy;
- 5) prace udrożnieniowe, regulacyjne i remontowe na Kanale Elbląskim;
- 6) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe miasta Ława i miejscowości Miłomłyn.

DZIAŁANIA:

- 1) Remont wybranych odcinków obwałowań i budowli na Kanale Elbląskim na odcinku pomiędzy wrotami Buczyniec, a pochylnią Całuny
(wartość kosztorysowa stan na II kwartał 2017 r.: **4 425 269,76 PLN**)

Zakres działania:

- uszczelnienie ściankami winylowymi – **950 m** (1050 m);
- odcinkowe wyrównanie korony obwałowania – **805 m**;
- remonty przepustów – **3** szt.;
- złagodzenie i wyrównanie nachylenia skarpy odwodnej obwałowań – **163 m**;
- wykonanie zabezpieczenia przeciwsufozycznego na odcinku - **23 mb.**;
- uzupełnienie ubytków gruntu w skarpie odwodnej kanału – **140 mb./2042 m²**;
- Przebudowa dróg technologicznych na trzech odcinkach – **1505 mb.**;
- Umocnienie placów manewrowych – **577,0 m²**.

- 2) Udrożnienie koryta oraz remont/przebudowa opasek brzegowych na Kanale Elbląskim
część I:

- a) Kanał Elbląski w km 46+300 – 52+000

(wartość kosztorysowa stan na III kwartał 2018 r.: **43 970 451,03 PLN**)

Zakres działania:

- usunięcie naniesionego materiału ziemnego na szerokości szlaku żeglownego w korycie Kanału Elbląskiego w km 46+300 – 52+000, do rzędnej – 1,97 m n.p.m. Kr 60, (1,5m - Ia). W wyniku prowadzenia prac udrożnieniowych zostanie wydobyty urobek w ilości ok. **33 000,00 m³** pogłębiarki pompowo – refulacyjnej;
- remont istniejących opasek brzegowych:
 - TYP I w miejscach, gdzie istnieją pozostałości po istniejącej opasce brzegowej w postaci opaski żelbetowej, tj. na lewym brzegu kanału w km 46+810 - 49+139 i na prawym brzegu kanału w km 46+814 – 49+948, założono wykonanie umocnień I TYP-u w postaci opaski żelbetowej. Suma **5.463 mb.**;
 - TYP II umocnienia w postaci opaski wegetacyjno-kamiennej wykonany zostanie na lewym brzegu kanału na długości ok. **1.387 mb.** oraz na prawym na długości **2.402 mb.** Suma **3.789 mb.**

- b) remont kierownicy na jeziorze Družno na lewym brzegu Kanału Elbląskiego w km 51+283-52+177

(wartość kosztorysowa stan na III kwartał 2018 r.: **950 508,97 PLN**)

Zakres działania:

- wykonanie remontu kierownicy, tamy faszynowej na lewym brzegu Kanału Elbląskiego w km 51+075 - 52+082. Projektowana rzędna korony kierownicy to **+0,20 m n.p.m.** Należy, więc wykonać poszerzenie korony, na wysokości +0,20 m n.p.m. do szerokości **3,7-1,5 m** zgodnie z przekrojami poprzecznymi. Poszerzenie korony

kierownicy projektuje się wykonać, jako narzut kamienny w płótkach (**690 m²**) o grubości **30** cm. Płótek należy wykonać z faszyny wiklinowej lub leśnej, w rozstawie od **0,75 m - 1,50 m**;

- Na skarpie tamy faszynowej od strony jeziora Drużno należy wykonać narzut kamienny (wykonanie narzutu kamiennego luzem z obiektu pływającego z wyładunkiem mechanicznym **303 m³**) o nachyleniu **1:1,5**, od strony Kanału Elbląskiego o nachyleniu **1:2**. Narzut kamienny należy wykonać w celu ochrony i umocnienia tamy faszynowej z kamienia łamanego, polnego lub otoczków.

- c) udrożnienie jeziora Drużno w km 0+000 – 7+400
(wartość kosztorysowa stan na III kwartał 2018 r.: **13 707 025,40 PLN**)

Zakres działania:

- usunięcie naniesionego materiału ziemnego w miejscach spłyceń, powstałych w czasie użytkowania i w wyniku naniesionego rumowiska. Urobku **43 872.5 m³** pogłębiarka pompowo-refulująca;
- Jezioro Drużno klasyfikuje się do klasy Ia śródlądowych dróg wodnych i związku z tym powinien posiadać następujące parametry eksploatacyjne:
- szerokość szlaku żeglownego na poziomie dna statku o dopuszczalnej ładowności przy pełnym zanurzeniu – **15 m**;
- głębokość tranzytowa (głębokość odnosi się do pierwszej wartości zanurzenia statku lub zestawu, określonej dla tej samej klasy w tabeli w załączniku nr 1 rozporządzenia): **1,2 m**.

- d) udrożnienie wraz z wykonaniem nowych opasek brzegowych rzeki Elbląg na odcinku od mostu kolejowego w Elblągu do jeziora Drużno w km 0+000 ÷ 3+900
(wartość kosztorysowa stan na III kwartał 2018 r.: **8 888 865,11 PLN**)

Zakres działania:

- planuje się roboty utrzymaniowe na czynnym szlaku żeglownym rzeki Elbląg w km 0+000 - 3+900 o szerokości ca **25 m** w dnie i głębokości **1,8 m** od poziomu wody SNW **-0,47 m** nrm. Całkowita ilość planowanego urobku ca **29,059** tys. m³;
- trasa udrożnienia toru wodnego zostanie poprowadzona w taki sposób, aby nie naruszyć obu brzegów rzeki. Nie będą prowadzone prace związane z umacnianiem brzegów ani wycinka drzew porastających jej brzegi;
- inwestycja realizuje cel publiczny związany z poprawą funkcjonalności, warunków żeglugowych i bezpieczeństwa użytkowników Kanału. Do prac refulacyjnych projektuje się wykorzystanie pogłębiarki ssąco – refulacyjnej.

- 3) Odmulenie i remont umocnień miejsca cumowania przy jeziorze Ruda Woda
(wartość kosztorysowa stan na III kwartał 2019 r.: **1 104 476,50 PLN**)

Zakres działania:

- wycinka drzew – **55** szt.;
- wykop i formowanie skarp basenu dla zachowania minimalnej głębokości **1,5 m** od poziomu wody NN - **1650 m³**;
- umocnienie linii brzegowej - **256** mb.

- 4) Rozbiórka oraz budowę nowego nabrzeża w Małdytach
(wartość kosztorysowa stan na III kwartał 2019 r.: **1 052 709,20 PLN**)

Zakres działania:

- roboty rozbiórkowe istniejącego nabrzeża (demontaż odbojnic z opon, demontaż wyposażenia nabrzeży, wykonanie prac rozbiórkowych istniejącego umocnienia);
- roboty kafarowe (pograżanie stalowych ścianek szczelnych);
- roboty żelbetowe (wykonanie oczepów, wykonanie murów oporowych, wykonanie schodów żelbetowych, wykonanie slipu);
- roboty wykończeniowe (wykonanie nawierzchni, wyposażenie dodatkowe).

5) Udrożnienie koryta oraz remont/przebudowa opasek brzegowych na Kanale Elbląskim część II:

- a) odcinek śluza Miłomłyn - wrota bezpieczeństwa Buczyniec w km 0+057 - 36+320;
(szacunkowa wartość: **36 000 000,00 PLN**)

Zakres działania:

Zakres obejmuje udrożnienie i remont opasek brzegowych wybranych odcinków Kanału Elbląskiego polegający na wykonaniu następujących robót:

- usunięcie drzew i krzewów kolidujących z projektowanymi do remontu umocnieniami brzegów i skarp wraz z wywozem,
- oczyszczenie dna kanałów z zalegających osadów dennych powstałych w wyniku obumierania części roślin i zagniwania liści opadających na dno kanału,
- roboty odmuleniowe,
- wykonanie robót pogłębiarskich za pomocą pogłębiarki ssąco-refulującej,
- roboty przygotowawcze i rozbiórkowe polegające na usunięciu z dna kanału pozostałości po umocnieniach brzegowych,
- remont istniejących umocnień brzegowych.

- b) odcinek Miłomłyn - jezioro Ewingi w km 0+100 - 17+600;
(wartość kosztorysowa stan na I kwartał 2019 r.: **35314386,52 PLN**)

Zakres działania:

Zakres obejmuje udrożnienie i remont opasek brzegowych wybranych odcinków Kanału Elbląskiego polegający na wykonaniu następujących robót:

- w km 0+100 - 3+750 – remont opasek brzegowych oraz udrożnienie Kanału,
- w km 8+910 - 10+010 – remont opasek brzegowych,
- w km 11+000 - 11+236 – remont opasek brzegowych oraz udrożnienie Kanału,
- w km 13+230 - 17+600 – udrożnienie Kanału.

- c) odcinek Miłomłyn do Starych Jabłonek w km 0+135 - 28+360
(szacunkowa wartość: **30.000000,00 PLN**)

Zakres działania:

Zakres obejmuje udrożnienie i remont opasek brzegowych wybranych odcinków Kanału Elbląskiego polegający na wykonaniu następujących robót:

- w km 0+135 – 4+650 – podczyszczenie i odmulenie szlaków żeglownych oraz od km 0+800 - 4+650 remont umocnień brzegowych, wycinka drzew i krzewów,
- w km 7+300 – 10+500 – podczyszczenie i odmulenie szlaków żeglownych oraz w

	km 7+300-9+500 remont umocnień brzegowych (brzeg prawy i lewy), wycinka drzew i krzewów, - w km 14+800 – 15+010 - podczyszczenie i odmulenie szlaków żeglownych oraz remont umocnień brzegowych (brzeg prawy i lewy), wycinka drzew i krzewów, - w km 15+240 – 15+520 – remont umocnień brzegowych (brzeg lewy), wycinka drzew i krzewów, - w km 15+110 – 15+350 – remont umocnień brzegowych (brzeg prawy), wycinka drzew i krzewów, - w km 15+750 – 16+100 – podczyszczenie i odmulenie szlaków żeglownych, wycinka drzew i krzewów, - w km 18+200 – 19+150 – podczyszczenie i odmulenie szlaków żeglownych oraz remont umocnień brzegowych (brzeg prawy i lewy), wycinka drzew i krzewów, - w km 19+253 – 21+420 – podczyszczenie i odmulenie szlaków żeglownych oraz remont umocnień brzegowych (brzeg prawy i lewy), przebudowa muru oporowego na prawym brzegu Kanału, wycinka drzew i krzewów, - w km 27+880 – 28+360 – podczyszczenie i odmulenie szlaków żeglownych oraz remont umocnień brzegowych (brzeg prawy i lewy), wycinka drzew i krzewów, - Kanał Ulgi most drogowy Miłomłyn – jaz Miłomłyn - remont umocnień brzegowych (brzeg prawy i lewy), wycinka drzew i krzewów. 6) Modernizacja jazu Miłomłyn na Kanale Elbląskim (szacunkowa wartość: 2 000 000,00 PLN) <u>Zakres działania:</u> opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wszystkich niezbędnych opinii/uzgodnień/pozwoleń/decyzji umożliwiających realizację zadania; regulację spraw własnościowych; pełnienie nadzoru autorskiego oraz roboty budowlane związane z wykonaniem przebudowy jazu Miłomłyn na Kanale Elbląskim. Dokumentacja projektowa określi stopień i szczegółowy zakres działania. W chwili obecnej budowla charakteryzuje się złym stanem elementów żelbetowych korpusu budowli. Występują liczne przesiąki w gruncie sugerujące zły stan techniczny ścianki szczelnej. Konieczne jest wykonanie umocnienia brzegowego od strony lewej wody dolnej w postaci narzutu kamiennego na geowłókninie. Retencja osiągnięta na zespole trzech budowli na systemacie kanału Elbląskiego w tym jazu Miłomłyn wynosi około 125.000 tys. m³ 7) Modernizacja jazu w Samborowie na rzece Drwęcy wraz z przenoską dla kajaków (szacunkowa wartość: 2 000 000,00 PLN) <u>Zakres działania:</u> opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wszystkich niezbędnych opinii/uzgodnień/pozwoleń/decyzji umożliwiających realizację zadania; regulację spraw własnościowych; pełnienie nadzoru inwestorskiego oraz roboty budowlane związane z wykonaniem przebudowy jazu w Samborowie na rzece Drwęcy oraz budową przenoski kajakowej. Planowana retencja do osiągnięcia: 2.337,8 tys. m³ 8) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe miasta Iława. Rzeka Tynwałd w km 0+000-3+780; 8+515-11+293; Łabędzia Struga w km 0+000-1+942 gm. Iława (szacunkowa wartość: 6 000 000,00 PLN)
--	--

Zakres działania:

opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wszystkich niezbędnych opinii/uzgodnień/pozwoleń/decyzji umożliwiających realizację zadania; regulację spraw własnościowych; pełnienie nadzoru autorskiego oraz roboty budowlane związane z wykonaniem budowli piętrzących na ujściach z jeziora Łabędź poprzez zmianę kierunku spływu do Łabędziej Strugi, budowa budowli piętrzącej na ujściu z jeziora Tynwałd; kształtowanie koryta cieku Tynwałd na odcinku **6,56** km oraz Łabędziej Strugi na odcinku **1,94** km.

Konieczne jest przeprowadzenie badania stanu technicznego syfonu pod rzeką Ławką. Wykonanie budowli piętrzących spowoduje przekierowanie wody do rzeki Łabędzia Struga co zwiększy przepustowość syfonu w czasie wzmożonego przepływu wód opadowych i roztopowych. Planowana retencja do osiągnięcia: **742,6** tys. m³

- 9) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe m. Miłomłyn. Kształtowanie poprzeczne i podłużne koryta rzeki Korbajna w km 0+000-7+600; 8+550-8+744; gm. Miłomłyn

(szacunkowa wartość: **3 400 000,00** PLN)

Zakres działania:

opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem wszystkich niezbędnych opinii/uzgodnień/pozwoleń/decyzji umożliwiających realizację zadania; regulację spraw własnościowych; pełnienie nadzoru autorskiego oraz roboty budowlane związane z wykonaniem budowli piętrzących na ujściu z jeziora Karnickiego oraz ujściu z jeziora Jaśkowskiego; kształtowanie koryta cieku Korbajna na odcinku **7,79** km.

Konieczne jest przeprowadzenie badania stanu technicznego syfonu przeprowadzającego wody jeziora Karnickiego pod kanałem Elbląskim w celu określenia potrzeby remontu syfonu lub budowy nowego urządzenia o zmienionej lokalizacji.

Planowana retencja do osiągnięcia: **475,7** tys. m³

Szacowany całkowity koszt realizacji działań na I kwartał 2022 r.: 240 000 000 PLN

ZAKŁADANE EFEKTY/WSKAŹNIKI:

Zakładany efekt: **Dostosowanie systemu wodnego Kanału Elbląskiego do zmian klimatu**

Wskaźnik produktu:

Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu

Jednostka miary: **ha**

Cel: **21.200 ha**

Pojemność obiektów małej retencji

Jednostka miary: **m³**

Cel: **128.556 100 m³**

Wskaźnik rezultatu:

Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej

Jednostka miary: **osoby**

Cel: **30.000 osób**

ZAKŁADANE EFEKTY/WSKAŹNIKI:

Liczba km przebudowanych opasek brzegowych – **3** zadania, **8** odcinków, prace na **99,088** km ogółem oraz rozbiórka i remont nabrzeża w Małdytach, w tym:

EFEKT: Dostosowania systemu wodnego Kanału Elbląskiego do zmian klimatu

WSKAŹNIK REZULTATU:

- 1) **30.000** osób odnosi korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej

WSKAŹNIK PRODUKTU:

- 1) **21.200 ha** zielonej infrastruktury zmodernizowanej w celu przystosowania się do zmian klimatu
- 2) **99,88** km udrożnionego systemu wodnego Kanału Elbląskiego

PARTNER NR 3: Miasto Elbląg – 1 zadanie – 5.000.000 PLN**1. UMOCNIE NIE ZACHODNIEGO NABRZEŻA RZeki ELBLĄG WZDŁUŻ LINII WYSPY SPICHRZÓW – 5.000.000 PLN****ZAKRES/OPIS:**

Wyspa Spichrzów to obszar położony nad rzeką Elbląg (zaliczaną do systemu wodnego Kanału Elbląskiego), stanowiący naturalny układ funkcjonalno-przestrzenny ze Starym Miastem w Elblągu. Jest to część miasta położona na terenach depresyjnych, którym zagraża tzw. „cofka” na rzece Elbląg. Corocznie silny wiatr tłoczy wody z Zalewu Wiślanego do rzeki Elbląg, powodując znaczne szkody ekonomiczne i ekologiczne. Inwestycja wpisuje się w kompleksowy proces odbudowy całego układu urbanistyczno-architektonicznego, zmniejszy zagrożenie powodziowe tej części miasta, co korzystnie wpłynie na atrakcyjność turystyczną i inwestycyjną Krainy Kanału Elbląskiego. Zakres zadania obejmuje modernizację systemu wodnego Kanału Elbląskiego poprzez umocnienie nabrzeża rzeki Elbląg wraz z łączącymi elementami otoczenia. Projekt dotyczy umocnienia fragmentu ok. **115** mb. nabrzeża Wyspy Spichrzów stanowiącego ostatni element zagospodarowania zachodniego brzegu rzeki Elbląg, będącego jednocześnie śródmiejską częścią obszaru portu morskiego. Inwestycja jest konieczna w celu poprawy stanu wód rzeki Elbląg, **wzmocnienia bezpieczeństwa powodziowego i zapobiegania niekorzystnym zmianom klimatu**. Realizacja przedsięwzięcia korzystnie wpłynie na zwiększenie potencjału zrównoważonego rozwoju Elbląga i gmin nadzalewowych oraz Województwa Warmińsko-Mazurskiego, zapewni **poprawę skuteczności ochrony przeciwpowodziowej**, poprawi bezpieczeństwo użytkowników szlaku wodnego: Zalew Wiślany – rzeka Elbląg – Jezioro Drużno – Kanał Elbląski, korzystnie oddziałując na rozwój turystyki pobytowej w regionie.

CEL GŁÓWNY:

Modernizacja systemu wodnego rzeki Elbląg w obszarze Kanału Elbląskiego, wspierająca przystosowanie się do zmian klimatu i zmniejszająca zagrożenie powodziowe.

CELE SZCZEGÓŁOWE:

- 1) poprawa stanu wód rzeki Elbląg i zapobieżenie niekorzystnemu wpływowi zmian klimatu;
- 2) poprawa bezpieczeństwa powodziowego oraz dostępności do atrakcji turystycznych użytkowników systemu wodnego Kanału Elbląskiego.

DZIAŁANIA:

- 1) Modernizacja systemu wodnego Kanału Elbląskiego - umocnienie nabrzeża poprzez udrożnienie wraz z wykonaniem nowych opasek brzegowych zachodniego brzegu rzeki Elbląg, będącego elementem systemu wodnego Kanału Elbląskiego.

ZAKŁADANE EFEKTY/WSKAŹNIKI:**EFEKTY:**

Dostosowanie do zmiany klimatu obejmujące rozwój infrastruktury bardziej odpornej na działanie klęsk i katastrof.

- 1) **100.000** osób odnoszących korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej.

WSKAŹNIK PRODUKTU:

- 1) Ok. **115 mb. umocnionego** zachodniego nabrzeża rzeki Elbląg wzdłuż linii Wyspy Spichrzów.

PARTNER NR 4: Powiat Ostródzki – 1 zadanie – 35. 000.000 PLN:**1. MODERNIZACJA PIĘCIU MOSTÓW W SYSTEMIE WODNYM KANAŁU ELBLĄSKIEGO W MIEJSCOWOŚCIACH LIKSJNY, LIWA, KARNITY, MIŁOMŁYN****ZAKRES/OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA:**

Potrzeba udrożnienia wodnego ciągu komunikacyjnego Kanału Elbląskiego i poprawa bezpieczeństwa użytkowników szlaku wodnego to priorytet w całym projekcie strategicznym. W ramach projektu planowana jest kompleksowa modernizacja/przebudowa obiektów mostowych zlokalizowanych w systemie wodnym Kanału Elbląskiego w następującej lokalizacji:

- 1) nad Kanałem Ławskim w miejscowości **Karnity** w km 5+670 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych;
- 2) nad Kanałem Ostródzkim k/miejscowości **Liwa** w km 3+490 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych;
- 3) nad Kanałem Ławskim w miejscowości **Miłomłyn** w km 0+137 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych;
- 4) nad Kanałem Ostródzkim w miejscowości **Miłomłyn** w km 0+054 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych;
- 5) pomiędzy jeziorem Ruda Woda i Krebs w szlaku wodnym Kanału Elbląskiego między miejscowościami **Liksajny** i **Winiec** w km 7+827 do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych.

Mosty są nierozzerwalnie związane z brzegami sztucznych przekopów kanałowych i odgrywają bardzo dużą rolę przeciwpowodziową w systemie wodnym Kanału Elbląskiego. W chwili obecnej obiekty mostowe są w złym stanie technicznym. Posiadają m.in. niedostateczny stan nawierzchni (ubytki, deformacje, pęknięcia), niedostateczny stan izolacji pomostów (osady, przecieki wody), występują ubytki betonu i korozja stali na konstrukcji mostów. Zły stan techniczny obiektów stwarza duże zagrożenie dla bezpieczeństwa powodziowego systemu wodnego Kanału Elbląskiego, jednostek pływających, a przede wszystkim osób korzystających z uroków szlaku kanałowego. Taki stan rzeczy wpływa na spowolnienie ruchu turystycznego i skoncentrowanie go tylko w określonych obszarach, ponieważ z obawy przed złym stanem technicznym mostów część turystów wybiera inny szlak wodny. Poprawa stanu technicznego obiektów mostowych będzie miała wpływ na rozładowanie tych przesileń, gdyż dostępnych będzie więcej bezpiecznych dróg wodnych. Ponadto, takie rozwiązania są bardzo korzystne dla ochrony klimatu i środowiska naturalnego obszaru Kanału Elbląskiego. Udrożnienie szlaku wodnego przyczyni się do ochrony środowiska poprzez zwiększenie dostępności dla służb ratunkowych w przypadku wystąpienia klęsk żywiołowych, katastrof, awarii. Poprawa stanu technicznego mostów, które mają ściśle powiązanie z ruchem wodnym na Kanale jak i ruchem drogowym w obszarze prowadzącym do terenów Kanału Elbląskiego są to działania zmierzające do poprawy stanu środowiska

naturalnego, rozwoju infrastruktury umożliwiającej uprawianie małej turystyki na terenach chronionych i cennych przyrodniczo oraz zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników szlaków wodnych.

CEL GŁÓWNY:

Zapobieganie ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami poprzez udrożnienie wodnego ciągu komunikacyjnego systemu wodnego Kanału Elbląskiego służącemu zmniejszeniu skutków powodzi w Krainie Kanału Elbląskiego.

CELE SZCZEGÓŁOWE:

- 1) zmniejszenie skutków powodzi poprzez inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą systemowi wodnemu Kanału Elbląskiego;
- 2) poprawa bezpieczeństwa powodziowego użytkowników szlaku wodnego na trasie Winiec-Miłomłyn-Liwa-Karnity;
- 3) poprawa stanu technicznego budowli wodnych na Kanale Elbląskim;
- 4) ochrona środowiska i czystości wód poprzez usunięcie skorodowanych elementów mostów;
- 5) poprawa dostępności do atrakcji turystycznych oraz rozwój turystyki i przedsiębiorczości w Krainie Kanału Elbląskiego.

DZIAŁANIA:

Planowane w ramach projektu działania pozwolą na poprawę stanu technicznego obiektów mostowych, które docelowo udrożnią i poprawią komunikację na drodze wodnej Kanału oraz poprawią bezpieczeństwo mieszkańców i turystów korzystających z ciągu komunikacyjnego na Kanale, a tym samym przyczynią się do ochrony środowiska systemu wodnego Kanału Elbląskiego.

Realizacja projektu składa się z **5** działań:

- 1) Kompleksowa modernizacja/przebudowa obiektu mostowego zlokalizowanego nad Kanałem Iławskim w miejscowości **Karnity** w km 5+670 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych – **7.000.000 PLN**.
- 2) Kompleksowa modernizacja/przebudowa obiektu mostowego nad Kanałem Ostródzkim k/miejscowości **Liwa** w km 3+490 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych – **7.000.000 PLN**.
- 3) Kompleksowa modernizacja/przebudowa obiektu mostowego nad Kanałem Iławskim w miejscowości **Miłomłyn** w km 0+137 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych – **7.000.000 PLN**.
- 4) Kompleksowa modernizacja/przebudowa obiektu mostowego nad Kanałem Ostródzkiego w miejscowości **Miłomłyn** w km 0+054 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych – **7.000.000 PLN**.
- 5) Kompleksowa modernizacja/przebudowa obiektu mostowego na łączniku jezior Ruda Woda i Krebs w systemie wodnym Kanału Elbląskiego między miejscowościami **Liksajny** i **Winiec** w km 7+827 szlaku wodnego do poziomu wynikającego z obowiązujących przepisów technicznych – **7.000.000 PLN**.

Do każdego z zaplanowanych zadań niezbędne jest opracowanie dokumentacji projektowej i analizy wykonalności projektu, uzyskanie wymaganych pozwoleń, a także przeprowadzenie prac budowlanych

ZAKŁADANE EFEKTY/WSKAŹNIKI:

Dostosowanie do zmiany klimatu obejmujące rozwój infrastruktury bardziej odpornej na

	działanie klęsk i katastrof. 1) 10.000 osób odnoszących korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej EFEKTY: WSKAŹNIKI PRODUKTÓW: 1) 5 szt. zmodernizowanych/przebudowanych obiektów mostowych w systemie wodnym Kanału Elbląskiego
8. Harmonogram realizacji projektu, w tym przewidywana data rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu	ETAP WSTĘPNY (I) – 01.09.2021 roku – 00.06.2025 roku ETAP I – 01.07.2025 roku – 31.12.2027 roku
9. Planowany termin złożenia wniosku o dofinansowanie	DLA ETAPU I – II PÓŁROCZE – 2025 roku
10. Gotowość projektu do realizacji: czy posiada studium wykonalności, dokumentację projektową, decyzje, pozwolenia itp. – jeśli dotyczy	ETAP WSTĘPNY oraz I i II PARTNER NR 1: Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego – KOORDYNATOR PROJEKTU: 1. KOORDYNACJA PROJEKTU w ramach STRATEGII ROZWOJU KRAINY KANAŁU ELBLĄSKIEGO – w ramach kosztów własnych i pomocy technicznej FEWIM – 500.000 PLN, w tym 400.000 PLN DIGITALIZACJA, z tego 340.000 PLN POMOC TECHNICZNA 1) BIURO Związku – funkcjonowanie w ramach umowy zlecenia; 2) UMOWA PARTNERSTWA – listy intencyjne TWORZENIA SZLAKU KULTUROWEGO, UMOWA PARTNERSTWA w przygotowaniu; 3) ANALIZA WYKONALNOŚCI PROJEKTU – 100.000 PLN – pomoc techniczna 4) DIGITALIZACJA KANAŁU ELBLĄSKIEGO na etapie przygotowania i zakończenia inwestycji łącznie 400.000 PLN – w ramach pomocy technicznej FE WIM ETAP I I II PARTNER NR 2: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku – 1 zadanie

ODBUDOWA SYSTEMU WODNEGO KANAŁU ELBŁĄSKIEGO:

1. Remont wybranych odcinków obwałowań i budowli na Kanale Elbląskim na odcinku pomiędzy wrotami Buczyniec, a pochylnią Całuny
 - Dokumentacja techniczna (nieaktualna) NIE
 - Decyzje administracyjne (nieaktualne) NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego (do 19.12.2020 r.) NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
2. Udrożnienie koryta oraz remont/przebudowa opasek brzegowych na Kanale Elbląskim
część I:
 - a) Kanał Elbląski w km 46+300 – 52+000
 - Dokumentacja techniczna (nieaktualna) NIE
 - Decyzje administracyjne (do 31.01.2023 r.) TAK
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego (do 03.08.2021 r.) NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
 - b) remont kierownicy na jeziorze Družno na lewym brzegu Kanału Elbląskiego w km 51+283-52+177
 - Dokumentacja techniczna (nieaktualna) NIE
 - Decyzje administracyjne (do 31.01.2023 r.) TAK
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego (do 03.08.2021 r.) NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
 - c) udrożnienie jeziora Družno w km 0+000 – 7+400
 - Dokumentacja techniczna TAK
 - Decyzje administracyjne (do 31.01.2023 r.) TAK
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego N/D
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
 - d) udrożnienie wraz z wykonaniem nowych opasek brzegowych rzeki Elbląg na odcinku od mostu kolejowego w Elblągu do jeziora Družno w km 0+000 ÷ 3+900
 - Dokumentacja techniczna TAK
 - Decyzje administracyjne (do 31.01.2023 r.) TAK
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego N/D
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
3. Odmulenie i remont umocnień miejsca cumowania przy jeziorze Ruda Woda
 - Dokumentacja techniczna TAK
 - Decyzje administracyjne (do 31.01.2023 r.) TAK
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego (do 14.06.2022 r.) N/D
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
4. Rozbiórka oraz budowę nowego nabrzeża w Małdytach
 - Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE

- 5. Udrożnienie koryta oraz remont/przebudowa opasek brzegowych na Kanale Elbląskim**
część II:
- a) odcinek śluza Miłomłyn - wrota bezpieczeństwa Buczyniec w km 0+057 - 36+320;
- Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
- b) odcinek Miłomłyn - jezioro Ewingi w km 0+100- 17+600;
- Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
- c) odcinek Miłomłyn do Starych Jabłonek w km 0+135 - 28+360
- Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
- 6. Modernizacja jazu Miłomłyn na Kanale Elbląskim**
- Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
- 7. Modernizacja jazu w Samborowie na rzece Drwęcy wraz z przenoską dla kajaków**
- Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
- 8. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe miasta Ława. Rzeka Tynwałd w km 0+000-3+780; 8+515-11+293; Łabędzia Struga w km 0+000-1+942 gm. Ława**
- Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE
- 9. Zabezpieczenie przeciwpowodziowe m. Miłomłyn. Kształtowanie poprzeczne i podłużne koryta rzeki Korbajna w km 0+000-7+600; 8+550-8+744; gm. Miłomłyn**
- Dokumentacja techniczna NIE
 - Decyzje administracyjne NIE
 - Pozwolenie na budowę/na realizację celu publicznego NIE
 - Czy projekt jest trudny środowiskowo NIE
 - Odstępstwo od art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej NIE

11. Projekt został ujęty w Wieloletniej Prognozie Finansowej j.s.t.	☐ TAK ☒ NIE
12. Strategiczna oś projektu – proszę wykazać strategiczny wpływ projektu na rozwój województwa warmińsko-mazurskiego o (przynajmniej w dwóch z czterech aspektów: społecznym, gospodarczym, środowiskowym, przestrzennym)	Kanał Elbląski tworzy wspólną, strategiczną oś rozwoju. Jest to naturalny wybór podmiotów skupionych w ramach Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego. Kanał Elbląski jest najważniejszym, endogenicznym potencjałem rozwojowym obszaru, będąc równocześnie kluczowym spoiwem samorządów zrzeszonych w Związku. Kanał Elbląski posiada niezaprzeczalny charakter strategiczny, który w oparciu o posiadany potencjał w dużej mierze determinuje rozwój całego obszaru partnerstwa ponadlokalnego zarówno w sferze przestrzennej, społecznej jak i gospodarczej. Projekt pt. Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego ma charakter strategiczny. Jest to projekt flagowy strategii ponadlokalnej o tytule Strategia Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego na lata 2021-2030. 1. ASPEKT SPOŁECZNY: Działania przedłożone do dofinansowania w projekcie mają istotne znaczenie dla rozwoju zarówno Krainy Kanału Elbląskiego jak i województwa warmińsko-mazurskiego. Jest to jedna ze sztandarowych atrakcji turystycznych, a także wielkie światowe dziedzictwo kulturowe w województwie. Jako potwierdzenie wyjątkowości obszaru w wymiarze krajowym istotnym jest fakt posiadania statusu Pomnika Historii a w wymiarze szerszym - fakt starań o wpisanie Kanału Elbląskiego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO jako fenomenu światowego. Likwidacja zagrożeń przeciwpowodziowych i poprawa przepustowości Kanału Elbląskiego spowoduje wzrost poczucia bezpieczeństwa, a rozwój oferty około kanałowej zmotywuje zarządcę szlaku do przyspieszenia procesu wpisu Kanału Elbląskiego na Listę Informacyjną UNESCO. Mobilizacja Partnerów projektu do realizacji Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego poprzez projekty flagowe wskazuje na realność tego procesu. 2. ASPEKT GOSPODARCZY: Dostosowanie infrastruktury do ekstremalnych stanów pogody, modernizacja urządzeń związanych z Kanałem Elbląskim, udrożnienie systemu wodnego Kanału Elbląskiego będzie zabezpieczeniem Krainy Kanału Elbląskiego przed stanami pogodowymi i zmniejszeniem skutków powodzi i zapewni poczucie bezpieczeństwa, i da szansę na budowanie zrównoważonej turystyki. Kanał Elbląski jest marką turystyczną w skali województwa i kraju. Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego pozwoli na odważne budowanie oferty generującej wzrost ruchu turystycznego, w tym w porze nocnej i poza sezonem turystycznym. Jest to możliwe ze względu na podniesienie atrakcyjności oferty, wzrost zainteresowania rejsami w związku z Covid 19, modą na aktywny tryb życia oraz przekop Mierzei Wiślanej. Kanał Elbląski i jego oferta jest głównym magnesem przyciągającym turystów do Krainy Kanału Elbląskiego. Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego poprawi przepustowość urządzeń hydrotechnicznych, w tym pochylni i spowoduje wzrost liczby jednostek pływających oraz turystów na Kanale Elbląskim i w Krainie Kanału Elbląskiego.

3. ASPEKT ŚRODOWISKOWY:

Inwestycje w urządzenia wodne systemu wodnego Kanału Elbląskiego służą zmniejszeniu skutków powodzi, a prace udrożnieniowe poprawiają bezpieczeństwo mieszkańców i turystów co spowoduje równowagę ruchu turystycznego wokół Kanału Elbląskiego, nie tylko żeglugowego.

Inwestycje w infrastrukturę systemu wodnego Kanału Elbląskiego przyczynią się do wspierania zrównoważonej gospodarki wodnej i turystycznej. Przewiduje się promowanie działań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników szlaków wodnych.

4. ASPEKT PRZESTRZENNY:

Projekt obejmuje swoim zasięgiem cały system wodny Kanału Elbląskiego od Jezioraka i Jeziora Drwęckiego poprzez cieki i zbiorniki wodne oraz sztuczne przekopy i budowle hydrotechniczne całej śródlądowej trasy wodnej, aż do Elbląga. Z Elbląga system wodny Kanału Elbląskiego jest połączony z wodami morskimi poprzez Zalew Wiślaną, a w sytuacji otwarcia Kanału Żeglugowego przez Mierzę Wiślaną z Morzem Bałtyckim. Sieć wód systemu wodnego Kanału Elbląskiego łączy wodami wszystkie gminy Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego oraz Łukę, Gronowo Elbląskie i Markusy, a także fragmenty krain kulturowych: Mazur, Powiśla, Żuław i Warmii.

Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego przyczyni się do rozwoju obszaru i województwa w wielu aspektach, m. in:

1) społecznym poprzez:

- a) działania miękkie zaadresowane zarówno do społeczności lokalnej jak i turystów czy inwestorów na terenie Krainy Kanału Elbląskiego – zwiększenie świadomości społecznej odnośnie podstawowych zasad ochrony środowiska: powietrze – woda – ziemia oraz zmiana wzorców zachowań i postaw współżycia,
- b) podjęcie starań o wpis Kanału Elbląskiego na Listę UNESCO, pozwoli stworzyć plan jego ochrony co przełoży się na systematyczne działania służące jego ochronie i na wzrost poczucia tożsamości lokalnej oraz regionalnej,
- c) poczucie bezpieczeństwa powodziowego, związane ze sprawnym funkcjonowaniem urządzeń hydrotechnicznych,
- d) działania twarde, inwestycyjne – pozwalające:
 - stworzyć możliwość korzystania z usług jak najwyższej jakości poprzez poprawę infrastruktury wodnej i budowli hydrotechnicznych,
 - poszerzyć ofertę spędzania czasu wolnego dla lokalnej społeczności (zagospodarowanie infrastruktury przybrzeżnej adekwatne do współczesnego postępu cywilizacyjnego, zgodne z uwzględnieniem zalet danego obszaru, ale przede wszystkim zgodne z oczekiwaniami, potrzebami i możliwościami mieszkańców),
 - stworzyć warunki do poszerzenia wiedzy odnośnie światowego dziedzictwa kulturowego jakim jest Kanał Elbląski poprzez jego konserwację i utrzymanie w należytej kondycji, nie dopuszczając do zniszczenia jedynych na świecie działających hydrobudowli;

2) gospodarczym poprzez:

- a) poprawę warunków życia społeczności, dążąc inwestycjami do wzrostu gospodarczego regionu, do powstania takich struktur gospodarczych w środowisku lokalnym, które są w stanie generować godziwe dochody mieszkańców i nie prowadzić do niekorzystnych zjawisk (jak np. przeludnienie agrarne, depopulacja, bezrobocie, ubóstwo),
- b) wzrost turystycznej atrakcyjności regionu dzięki stworzeniu warunków i zachęt do inwestowania w infrastrukturę przybrzeżną adekwatną do współczesnego postępu cywilizacyjnego i sytuacji hydrologicznej systemu wodnego Kanału Elbląskiego,
- c) wzrost dochodów gmin „przykanałowych” poprzez zwiększenie liczby turystów na odbudowanym systemie wodnym Kanału Elbląskiego zgodnie z zasadą turystycznych trendów zrównoważonego rozwoju obszaru;

3) środowiskowym poprzez:

- a) zabezpieczenie przeciwpowodziowe systemu wodnego poprzez remont obwałowań, umocnień, opasek brzegowych, udrożnienie drogi wodnej;
- b) inwestycje wspierające dostosowanie obszaru do zmian klimatycznych, ochrona infrastruktury zielonej poprzez zagospodarowanie terenów zielonych wzdłuż nabrzeży wód śródlądowych - jezior i rzek;
- c) skupienie turystyki w wyznaczonych miejscach, nie narażając obszaru historycznie cennego na zniszczenie, ochronę dziedzictwa przyrodniczego, kulturalnego i historycznego, ukierunkowanie ruchu turystycznego poprzez odbudowę i zorganizowanie przestrzeni publicznej w reprezentacyjnych obszarach wokół systemu wodnego Kanału Elbląskiego;
- d) umożliwienie stworzenia systemu gospodarowania i segregowania odpadami na akwenach systemu wodnego Kanału Elbląskiego;
- e) działania informacyjne, edukacyjne i promocyjne dotyczące podstawowych zasad ochrony środowiska;

4) przestrzennym:

- a) oddziałuje na obszar Krainy Kanału Elbląskiego – ponadlokalnie, wywołuje zmianę jakościową w rozwoju całego obszaru, czyli ma wpływ na rozwój **12** gmin i **3** powiatów, będących członkami Związku Gmin oraz Gmin Krainy Kanału Elbląskiego nie zrzeszonych w Związku.

Kanał Elbląski z unikalnymi w skali światowej pochylniami stanowi zabytkowy system przyrodniczo-techniczny. Łączy drogą wodną Elbląg, Ostródę i Iławę, dlatego jest specyficzny dla obszaru objętego strategią ponadlokalną na terenie OSI Niebieski Zachód.

Projekt poprzez działania inwestycyjne dotyczące dziedzictwa regionu Warmii i Mazur – czyli całego systemu wodnego Kanału Elbląskiego bezpośrednio wpływa na cel strategiczny dotyczący nowoczesnej i włączającej infrastruktury. Wpływa również na potencjał, jakim jest cały system wodny Kanału Elbląskiego. Poprawa bezpieczeństwa powodziowego przyczyni się do rozwoju bazy infrastrukturalnej, co wpływa zarówno na wzrost jakości życia mieszkańców, jak i atrakcyjności turystycznej oraz inwestycyjnej obszaru.

Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego jest projektem partnerskim – realizowanym wspólnie przez członków Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego oraz Zarządców/Właścicieli obiektów strategicznych Kanału Elbląskiego – wyróżnika obszaru.

13. Cele i kierunki działania Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Warmińsko-Mazurskie 2030 w jakie wpisuje się projekt	Projekt <i>Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i> realizuje cel główny STRATEGII Rozwoju Województwa do 2030 roku w zakresie spójności ekonomicznej, społecznej i przestrzennej Warmii i Mazur w kontekście inteligentnych specjalizacji oraz w kontekście regionalnym. Specjalizacja ekonomia wody, będąca potencjałem wewnętrznym Krainy Kanału Elbląskiego przyczyniać się będzie do wzrostu ogólnego poziomu innowacyjności regionu. Miejsce realizacji projektu znajduje się w granicach OSI Niebieski Zachód. Głównymi filarami są Elbląg, Ostróda i Iława, a łącznikiem cały system wodny Kanału Elbląskiego. Projekt zakłada stworzenie warunków do wzmacniania kapitału ludzkiego, rozwoju przedsiębiorczości, promocji oraz rozwoju i budowania nowoczesnej infrastruktury, co jest szansą do kreowania intensywnych procesów gospodarczych. <i>Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i> wpisuje się wprost w następujące CELE i KIERUNKI „<i>Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego</i>”, w tym w cele szczegółowe: 5.3. CEL STRATEGICZNY: KOMPETENCJE PRZYSZŁOŚCI: 5.3.2. NOWOCZESNE USŁUGI: Komponent A. Jakość usług: a. Podwyższanie standardów obiektów, w których świadczone są usługi; 5.4. CEL STRATEGICZNY: INTELIGENTNA PRODUKTYWNOŚĆ 5.4.2. INTELIGENTNA SPECJALIZACJA Komponent A. Produkty i usługi wysokiej jakości: f. produktowe podejście do oferty turystycznej uwzględniające konieczność wydłużenia sezonu turystycznego i poszukiwania różnorodnych oraz nowatorskich form turystyki i wypoczynku z zachowaniem zasad zrównoważonej turystyki (np. turystyka biznesowa, aktywna, rodzinna, senioralna). g. tworzenie nowych i udoskonalanie istniejących produktów turystycznych z wykorzystaniem nowych technologii, a także podniesienie jakości usług poprzez zastosowanie aplikacji, wizualizacji, oraz wprowadzanie IT do obsługi ruchu turystycznego m.in. w muzeach, w terenie w tym na obszarach archeologicznych i cennych kulturowo oraz przyrodniczo; i. rozwój nowoczesnych technologii i innowacji związanych ze zrównoważonym korzystaniem z zasobów środowiska (m.in. OZE, green economy, gospodarka cyrkularna); k. wspieranie informacyjno-szkoleniowe; l. inwestycje infrastrukturalne (odpowiadające na zapotrzebowanie turystów i mieszkańców oraz wspierające tworzenie popytu na nowe i nowatorskie produkty, w tym turystyczne, przy zachowaniu walorów przyrodniczych regionu – np. w oparciu o Kanał Mazurski, Kanał Elbląski, rzekę Łynę, czy rozwijającą się w województwie funkcję uzdrowiskową). Komponent E. Współpraca i specjalizacja: a. inicjowanie, tworzenie i współpraca instytucjonalna na poziomie lokalnym, międzyregionalnym, międzynarodowym (w tym klastry), partnerstwa organizacji pozarządowych, grupy producenckie, stowarzyszenia skupiające przedsiębiorców).
--	--

5.4.3. WYSOKA KONKURENCYJNOŚĆ

Komponent G. Aktywność promocyjna i wystawiennicza:

- f. wprowadzenie co najmniej jednego obiektu regionu na listę dziedzictwa kulturowego UNESCO np. Kanał Elbląski.

5.5. CEL STRATEGICZNY: KREATYWNA AKTYWNOŚĆ:

5.5.2. EFEKTYWNA WSPÓŁPRACA:

Komponent A. Współpraca wewnątrzregionalna:

- a. budowanie partnerstw;

Komponent B. Współpraca międzyregionalna i międzynarodowa:

- a. współpraca z regionami bałtyckimi:
 - podejmowanie inicjatyw na rzecz ochrony środowiska (zmiany klimatyczne, gospodarka cyrkularna, podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa);
 - kształtowanie i upowszechnianie standardów dobrego zarządzania i zagospodarowania dla obszarów przybrzeżnych;

5.5.3. UKSZTAŁTOWANA TOŻSAMOŚĆ:

Komponent A. Wiedza o województwie warmińsko-mazurskim:

- a. wsparcie badań, inwentaryzacji i ochrony oraz odpowiedzialnego udostępniania zasobów materialnych dziedzictwa kulturowego (m.in. stanowisk archeologicznych, założeń pałacowo-parkowych, obiektów sakralnych, cmentarzy) na cele edukacyjne oraz tworzenie w oparciu o nie produktów turystycznych (w tym ścieżki edukacyjne);

Komponent D. Promocja regionu:

- a. promocja wewnątrz województwa np. oferty kulturalnej oraz turystycznej regionu w powiązaniu z zachętami dla mieszkańców do aktywnego wypoczynku;
- b. promocja zagraniczna i krajowa, w tym turystyczna.

1.6. CEL STRATEGICZNY MOCNE FUNDAMENTY:

5.6.1. AKTYWNOŚĆ SPOŁECZNA:

Komponent A: Aktywność mieszkańców:

- a. tworzenie warunków dla powstania i rozwoju aktywności społecznej oraz kształtowanie i wspieranie postaw obywatelskich mieszkańców w każdym wieku;

5.6.2. OPTYMALNA INFRASTRUKTURA ROZWOJU:

Komponent C. Infrastruktura komunikacyjna

- d. komunikacja i transport wodny:
 - modernizacja szlaków wodnych oraz rozbudowa już istniejących;

5.6.3. WYJĄTKOWE ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE:

	Komponent A: Zapewnienie ochrony i racjonalnego użytkowania zasobów naturalnych: a. podnoszenie świadomości ekologicznej społeczeństwa; b. zachowanie walorów krajobrazowych województwa; Komponent B: Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego: g. ochrona przed skutkami zmian klimatycznych (powódzie, susze, gwałtowne zjawiska atmosferyczne, pożary);
14. Wymiar terytorialny, tj.: Obszar Strategiczny i Interwencji (OSI) zgodnie ze Strategią rozwoju społeczno-gospodarczego Warmińsko-Mazurskie 2030 (jeśli dotyczy), miejsce realizacji projektu wraz z mapą przedstawiającą lokalizację projektu	Wymiar terytorialny: Zgodnie ze <i>Strategią rozwoju społeczno-gospodarczego Warmińsko-Mazurskie 2030</i> gminy należące do Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego, które obejmuje projekt zostały wyznaczone jako części następujących Obszarów Strategicznej Interwencji Województwa Warmińsko-Mazurskiego: – OSI Tygrys warmińsko-mazurski (m. Elbląg, m. Iława, m. Ostróda, gminy miejsko-wiejskie: Miłomłyn, Morąg, Pasłęk, Zalewo, gminy wiejskie: Elbląg, Gronowo Elbląskie, Iława, Łukta, Małdyty, Ostróda, Rychliki). – OSI MOF Elbląga (m. Elbląg, gminy miejsko-wiejskie: Pasłęk, gminy wiejskie: Elbląg, Gronowo Elbląskie, Markusy). – OSI Niebieski Zachód (m. Elbląg, m. Iława, m. Ostróda, gminy miejsko-wiejskie: Miłomłyn, Morąg, Pasłęk, Zalewo, gminy wiejskie: Elbląg, Gronowo Elbląskie, Iława, Łukta, Małdyty, Markusy, Ostróda, Rychliki). – OSI miasta tracące funkcje (m. Elbląg). – OSI Obszary marginalizacji (Zalewo, gminy wiejskie: Małdyty, Markusy, Rychliki). Miejsce realizacji projektu: woj. warmińsko-mazurskie, Kraina Kanału Elbląskiego, miasta: Elbląg, Iława, Ostróda, gminy wiejskie: Elbląg, Iława, Małdyty, Miłomłyn, Morąg, Ostróda, Pasłęk, Rychliki, Zalewo. Mapa (<i>Model struktury funkcjonalno-przestrzennej - Plansza III – Kierunki rozwoju realizowane w ramach zintegrowanego projektu flagowego – Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i>) w załączeniu. Rysunek mapowy – lokalizacja inwestycji z legendą o partnerach projektu i realizowanych zadaniach.
15. Rezultaty projektu wpisujące się w oczekiwane efekty interwencji i zmiany przestrzenne określone dla OSI w Strategii	1. Cel strategiczny KOMPETENCJE PRZYSZŁOŚCI a) Oczekiwana zmiana przestrzenna: – Rozwinięte powiązania funkcjonalne wewnątrz obszaru oraz włączające gminy sąsiadujące (edukacja, turystyka, rynek pracy) – poprzez inwestycje wskazane w projekcie rozwinięte zostaną mocno funkcje turystyczne jak również edukacyjne. 2. Cel strategiczny INTELIGENTNA PRODUKTYWNOŚĆ a) Oczekiwane efekty interwencji: – Konkurencyjne usługi, w tym w obszarze srebrnej gospodarki oraz Rozwinięta przedsiębiorczość – poprzez inwestycje wskazane w projekcie zwiększy się

rozwoju społeczno-gospodarczego Warmińsko-Mazurskie 2030 – jeśli dotyczy	atrakcyjność turystyczna regionu, co przyczyni się do rozwoju przedsiębiorczości w regionie oraz do poszerzania oferty usług na obszarze OSI Niebieski Zachód. b) Oczekiwana zmiana przestrzenna: – Wzrost znaczenia powiązań gospodarczych wewnątrz obszaru – poprzez inwestycje wskazane w projekcie obszar będzie atrakcyjniejszy gospodarczo – nastąpi wzrost znaczenia powiązań gospodarczych pomiędzy podmiotami działającymi w obrębie Kanału Elbląskiego. 3. Cel strategiczny KREATYWNA AKTYWNOŚĆ a) Oczekiwane efekty interwencji: – Dobrze rozwinięta infrastruktura aktywności społecznej – poprzez inwestycje wskazane w projekcie zwiększy się atrakcyjność miejsc ogólnodostępnych oraz oferty spędzania wolnego czasu, co wpłynie znacząco na poziom życia mieszkańców, a także turystów odwiedzających obszar interwencji. – Rozwinięta współpraca sieciowa – poprzez wspólne działania Gmin i Powiatów będących członkami Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego, a także grupy partnerstwa przy opracowywaniu dokumentu strategii ponadlokalnej na etapie planowania projektu rozwinęła się współpraca sieciowa. 4. Cel strategiczny MOCNE FUNDAMENTY a) Oczekiwane efekty interwencji: – Bezpieczeństwo przeciwpowodziowe – poprzez inwestycje wskazane w projekcie realizowane będą zadania bezpośrednio wpływające na zabezpieczenie przeciwpowodziowe Kanału Elbląskiego i obszaru oddziaływania Kanału Elbląskiego, – Dobra dostępność komunikacyjna zewnętrzna i wewnętrzna – poprzez inwestycje wskazane w projekcie zwiększy się atrakcyjność turystyczna regionu, co przyczyni się do rozwoju przedsiębiorczości w regionie oraz do poszerzania oferty usług na obszarze OSI Niebieski Zachód. b) Oczekiwana zmiana przestrzenna: – Wzrośnie rola systemu wodnego Kanału Elbląskiego jako łącznika obszaru, gwarantującego równocześnie bezpieczeństwo powodziowe, wodne, – Wzrost znaczenia powiązań gospodarczych wewnątrz obszaru – poprzez inwestycje wskazane w projekcie obszar będzie atrakcyjniejszy gospodarczo – nastąpi wzrost znaczenia powiązań gospodarczych pomiędzy podmiotami działającymi w obrębie Kanału Elbląskiego.
16. Inteligentne specjalizacje w jakie wpisuje się projekt (zdefiniowane w Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego)	☐ Żywność wysokiej jakości ☒ Ekonomia wody ☐ Drewno i meblarstwo

<i>ego Warmińsko- Mazurskie 2030) – jeśli dotyczy</i>	
17. Cele i kierunki działania regionalnych polityk sektorowych wyrażonych w strategiach sektorowych/regionalnych programach rozwoju obowiązujących dla całego województwa w jakie wpisuje się projekt – jeśli dotyczy	<i>NIE DOTYCZY</i>
18. Cele i kierunki działania strategii ponadlokalnej/ programu rozwoju w jakie wpisuje się projekt – jeśli dotyczy	Kanał Elbląski jako żeglowna droga wodna wraz z przyległościami to obszar unikatowy, będący Pomnikiem Historii i zabytkiem hydrotechniki na skalę światową. Ranga i historyczny charakter OSI stanowi niezaprzeczalny potencjał, który jednak bez przemyślanej, kierunkowej interwencji może pozostać nie w pełni zagospodarowany. Interwencja ta musi przebiegać zarówno na poziomie lokalnym i ponadlokalnym oraz dotyczyć zarówno sfery technicznej (utrzymanie żeglowności, dbałość o infrastrukturę hydrotechniczną i infrastrukturę towarzyszącą – tj. drogową, wodno-kanalizacyjną), przestrzenno-funkcjonalnej (przemyślana polityka rozwoju obszarów przybrzeżnych) jak i społeczno-gospodarczej (rozwój infrastruktury turystycznej i okołoturystycznej, promocja Kanału Elbląskiego i Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego, budowa marki Krainy Kanału Elbląskiego). Wskazany w Strategii ponadlokalnej Związku Gmin i Powiatów obszar OSI w pierwszej kolejności wymaga działań ukierunkowanych na ochronę i utrzymanie w jak najlepszym stanie infrastruktury systemu wodnego, w tym zabezpieczenie przeciwpowodziowe oraz zapewnienie funkcji żeglownej Kanału Elbląskiego i wpisuje się w cele <i>Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego</i>: Kanał Elbląski jako wyróżnik regionu i spójnik wszystkich obszarów interwencji.

	CEL STRATEGICZNY 4. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE KKE – BEZPIECZNE I WYJĄTKOWE: 4.3. Innowacyjne rozwiązania w zakresie ochrony środowiska PRZEDSIĘWZIĘCIE: Dostosowanie infrastruktury szlaków wodnych do ruchu turystycznego oraz poprawa bezpieczeństwa wodnego wraz z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym i minimalizacją skutków suszy CEL STRATEGICZNY 5. INFRASTRUKTURA KKE – NOWOCZESNA I WŁĄCZAJĄCA: 5.3. Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury społecznej. 5.4. Wzrost jakości przestrzeni publicznych oraz rozbudowa infrastruktury turystycznej.
19. Cele szczegółowe polityki spójności w jakie wpisuje się projekt (określone w rozporządzeniach odpowiednich dla EFRR i EFS + na okres 2021-2027)	CEL SZCZEGÓŁOWY: ŚRODOWISKO, KLIMAT I ENERGIA CP 2 Energetyka i środowisko przyrodnicze Obszar: ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE CEL SZCZEGÓŁOWY (IV) FE WIM: (iv) Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego poprzez: – przeciwdziałanie zmianom klimatu, – przeciwdziałanie występowaniu katastrofalnych zjawisk klimatycznych, – eliminację zagrożeń dla obszarów nadbrzeżnych Elbląga. Typy przedsięwzięć: – dostosowanie infrastruktury do ekstremalnych stanów pogody, – inwestycje w urządzenia wodne i infrastrukturę towarzyszącą służącą zmniejszaniu skutków powodzi i/lub suszy, – prace udrożnieniowe, regulacyjne i remontowe na szlakach wodnych województwa warmińsko-mazurskiego. Projekt flagowy jest zgodny z politykami horyzontalnymi: 1) Partnerstwo i wielopoziomowe zarządzanie; 2) Zrównoważony rozwój; 3) Równość szans i niedyskryminacja ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek; 4) Równość płci; 5) Społeczeństwo informacyjne, zagrożone wykluczeniem społecznym i marginalizacją. Do projektu wystąpiono o opinię zgodności koncepcji z Programem Opieki nad Zabytkami Województwa Warmińsko-Mazurskiego, którą zwolniono z tego obowiązku.

20. Planowany termin zawarcia umowy partnerstwa – jeśli dotyczy	– po negocjacjach – II kwartał 2022 roku
21. Zasoby do zarządzania projektem, tj. informacje o zbudowanej strukturze instytucjonalnej (zespół projektowy, koordynator itp.)	KOORDYNATOR PROJEKTU – ZWIĄZEK GMIN I POWIATÓW KANAŁU ELBLĄSKIEGO I POJEZIERZA IŁAWSKIEGO zs. w Ostródzie powstał w 1997 roku i skupia 15 członków, jednostek samorządu terytorialnego wokół Kanału Elbląskiego, w tym: 3 powiaty: Elbląski, Iławski, Ostródzki; 12 gmin: - miejskich: Elbląg, Iława, Ostróda, - miejsko-wiejskich: Morąg, Miłomłyn, Pasłęk, Zalewo, - wiejskich: Elbląg, Iława, Małdyty, Ostróda, Rychliki. Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego podjął wyzwanie opracowania STRATEGII ROZWOJU KRAINY KANAŁU ELBLĄSKIEGO, organizacji i koordynacji SZLAKU KULTUROWEGO KANAŁU ELBLĄSKIEGO oraz opracowania trzech fiszek strategicznych dotyczących projektów sieciowych. Jednym z nich jest <i>Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i>. ZARZĄD ZWIĄZKU GMIN I POWIATÓW KANAŁU ELBLĄSKIEGO I POJEZIERZA IŁAWSKIEGO – stanowi 10 przedstawicieli członkowskich gmin i powiatów i są to osoby decyzyjne. Zarząd podejmuje decyzje w kluczowych sprawach, w tym Strategii Rozwoju KKE i projektów strategicznych. Na etapie planowania projektu członkowie Zarządu byli zaangażowani w proces uzgodnień i konsultacji społecznych przebiegu dróg i tras rowerowych, miejsc postoju rowerzystów oraz oznakowania tras i atrakcji turystycznych. BIURO ZWIĄZKU GMIN I POWIATÓW KANAŁU ELBLĄSKIEGO I POJEZIERZA IŁAWSKIEGO zs. w Elblągu. Biuro Związku od czerwca 2021 roku prowadzi Stowarzyszenie Łączy Nas Kanał Elbląski Lokalna Grupa Działania zs. w Elblągu (KANAŁ ELBLĄSKI LGD). Zadaniem BIURA jest koordynacja opracowania trzech projektów flagowych i nadzór nad uzupełnieniem Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego. Strategia została opracowana przez dwie firmy zewnętrzne. Na potrzeby uzupełnienia dokumentu końcowego Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego i planowania projektów flagowych (strategicznych) zaangażowano trzech pracowników Biura Kanał Elbląski LGD, przy wsparciu kolejnych trzech osób. ZESPÓŁ ZADANIOWY PROJEKTU – w trakcie planowania Strategii utworzono GRUPĘ PARTNERSTWA, w skład której weszli przedstawiciele trzech sektorów. Członkowie Rady uczestniczyli w planowaniu Strategii Rozwoju i złożyli fiszki projektowe do tej Strategii. Nad fiskami poszczególnych zadań i projektem strategicznym <i>Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i> pracowali przedstawiciele partnerów projektu. Prace koordynował Zarząd i Biuro Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego. Na etapie wdrażania Projektu zostanie zatrudniony/delegowany INŻYNIER KONTRAKU / kierownik projektu odpowiedzialny za kierowanie zespołem wdrażającym projekt w zakresie

	inwestycyjnym. Monitoring i ewaluację projektu inwestycyjnego przeprowadzi zewnętrzny ewaluator. Budowanie oferty turystycznej w oparciu o SZLAK KULTUROWY KRAINY KANAŁU ELBLĄSKIEGO, drogi i trasy rowerowe, jej promocja i sprzedaż to zadania dla kolejnego ZESPOŁU i projektu sieciowego. 5. RADA NAUKOWO – PROGRAMOWA ds. SZLAKU KANAŁU ELBLĄSKIEGO – została powołana w 2017 roku, jako organ doradczy Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Dotychczas obradowała dziewięć razy i wydała rekomendacje m. in. w zakresie nazwy, obiektów i przestrzeni Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego, Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego, wpisu Kanału Elbląskiego na listę UNESCO. 6. POWOŁANY SZLAK KULTUROWY KANAŁU ELBLĄSKIEGO – 8 września 2021 roku. Projekt <i>Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i> stanowi ofertę podstawową Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego. PRZYGOTOWYWANE JEST POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY I REGULAMIN ORGANIZACYJNY SZLAKU KULTUROWEGO KANAŁU ELBLĄSKIEGO. 7. UMOWA PARTNERSTWA – w przygotowaniu. Zostanie zawarta przez Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego z Partnerami projektu sieciowego <i>Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i>. Określi cele i zadania, budżet i rozliczenia finansowe oraz zakres odpowiedzialności Partnerów projektu, monitoring i ewaluację oraz utrzymanie trwałości, w tym: 1) ETAP I – 4 PARTNERÓW – zawarcie umowy partnerstwa, działania przygotowawcze; 2) ETAP II – 4 PARTNERÓW – działania inwestycyjne, monitoring i ewaluacja oraz digitalizacja żeglownej trasy wodnej Kanału Elbląskiego przed planowaną inwestycją i po realizacji inwestycji.
22. Analiza ryzyka – identyfikacja czynników ryzyka oraz działania zapobiegawcze	INWENTARYZACJA ZASOBÓW LUDZIE: KOORDYNATOREM projektu <i>Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego</i> jest Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego. PROJEKT jest ofertą podstawową SZLAKU KULTUROWEGO KANAŁU ELBLĄSKIEGO. Związek Gmin i Powiatów podjął wyzwanie ZARZĄDZANIA Szlakiem Kulturowym Kanału Elbląskiego. PARTNERZY ZŁOŻYLI LISTY INTENCYJNE wyrażające intencje tworzenia Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego. SZLAK KULTUROWY KANAŁU ELBLĄSKIEGO został formalnie POWOŁANY 8 września 2021 roku przez Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego. ZARZĄD Związku tworzy 10 przedstawicieli Związku Gmin i Powiatów. ZESPÓŁ ZADANIOWY PROJEKTU STANOWIĄ przedstawiciele poszczególnych PARTNERÓW PROJEKTU wskazani w listach intencyjnych, GRUPY PARTNERSTWA, utworzonej na okoliczność prac nad Strategią Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego. Skład Zespołu Zadaniowego Projektu zostanie wpisany w UMOWĘ PARTNERSKIEJ WSPÓŁPRACY w tym projekcie, z zasadami współpracy i zakresem odpowiedzialności. W 2016 roku powstał <i>Raport z badania potencjału turystyczno kulturowego Kanału Elbląskiego</i> opracowany przez prof. Armina Mikosa von Rohscheidta. W <i>Raporcie</i> trasa wodna Kanału Elbląskiego wskazana została jako OFERTA PODSTAWOWA Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego, wymagająca odbudowy, podniesienia standardów i zabezpieczenia oraz ochrony przed zniszczeniem i powodzią.

PROJEKT powstał z uwzględnieniem zbalansowanego potencjału, słabych i mocnych stron, REKOMENDACJI zawartych w raporcie, z udziałem Partnerów PROJEKTU. Konsultacje projektu były prowadzone podczas spotkań stacjonarnych i on-line oraz pocztą elektroniczną z ZESPOŁEM i ZARZĄDEM ZWIĄZKU oraz otwartych publicznych konsultacji w sprawie *Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego* i projektu strategicznego **Odbudowa systemu wodnego Kanału Elbląskiego**.

Działa **RADA NAUKOWO-PROGRAMOWA DS. SZLAKU KANAŁU ELBLĄSKIEGO** i pracuje pod przewodnictwem Marszałka Województwa. Rada dotychczas obradowała dziewięć razy i wydała rekomendacje w istotnych kwestiach dotyczących m.in. nazwy Szlaku, przestrzeni Szlaku, zarządzania, kształtowania i rozwoju sieciowej oferty turystycznej przestrzeni Szlaku, Strategii Rozwoju Krainy Kanału Elbląskiego, wpisu Kanału Elbląskiego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

CZAS REALIZACJI:

HARMONOGRAM REALIZACJI PROJEKTU został określony na podstawie FISZEK PROJEKTOWYCH PARTNERÓW, zgłaszających potrzeby i dostrzegających szanse rozwoju OFERTY PODSTAWOWEJ Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego.

Realizacja projektu zamyka się w ramach czasowych określonych wymogami projektu i możliwościami BUDŻETÓW PARTNERÓW projektu.

BUŻET PROJEKTU:

BUDŻET projektu jest składową budżetów poszczególnych zadań PARTNERÓW projektu.

Budżety zadań zostaną wpisane do WIELOLETNICH PLANÓW INWESTYCYJNYCH Partnerów projektu, po negocjacjach z Samorządem Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Każdy Partner **ODPOWIADA FINANSOWO** za zgłoszone do realizacji zadania i realizuje je ze środków własnych, z udziałem dotacji FEWiM, w rozliczeniu ze Związkiem Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego.

Zadania WSPÓLNE BĘDĄ FINANSOWANE ze składek celowych Partnerów projektu, ustalonych proporcjonalnie do wartości zgłoszonych i przyjętych do realizowanych zadań lub poprzez angażowanie zasobów osobowych i rzeczowych.

KAŻDY Z PARTNERÓW DOKONAŁ ANALIZY MOŻLIWOŚCI FINANSOWYCH WŁASNYCH BUDŻETÓW, zasobów rzeczowych i osobowych.

2. POTENCJALNE ZAGROŻENIA

LUDZIE:

Proces wyłaniania kierownika BIURA Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego wykazał niedostatek kadry z doświadczeniem w zarządzaniu strategicznymi projektami sieciowymi w Krainie Kanału Elbląskiego.

Problem ten pozwolił znaleźć optymalny sposób zaangażowania doświadczonej kadry do prowadzenia BIURA ZWIĄZKU, w tym głównie tworzenia projektów strategicznych i uzupełnienia STRATEGII ROZWOJU po konsultacjach społecznych. Do prac nad projektem został zaangażowany 3-osobowy zespół Lokalnej Grupy Działania Kanału Elbląskiego, która przyjęła wyzwanie prowadzenia Biura Związku Gmin i Powiatów oraz członkowie ZESPOŁU PARTNERSKIEGO projektu i GRUPY PARTNERSTWA, Zarząd i Walne Zgromadzenie Członków Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego.

Problemem może być również planowanie HARMONOGRAMU prac i zachowanie uzgodnionych terminów realizacji zadań częściowych. Rozwiązaniem będzie delegowanie zadań członkom zespołu partnerskiego i konsekwentne egzekwowanie ich wykonania w określonym terminie.

NATURA:

Na realizację zadań projektowych związanych z inwestycjami twardymi w przestrzeni Kanału Elbląskiego wpływają CZYNNIKI POGODOWE, w naturalny sposób skracające terminy realizacji. Przyroda wyznacza zakres i postęp prac nad planowanymi działaniami.

TECHNOLOGIE:

Postęp technologiczny jest trudny do przewidzenia, będzie jednak uwzględniany w realizacji PROJEKTU. Dotyczy to stosowania nowoczesnych technologii w monitoringu stanu urządzeń hydrotechnicznych Kanału Elbląskiego, warunków pogodowych, stanów wody w ciekach, kanałach i zbiornikach wodnych, a także infrastruktury przybrzeżnej, monitoringu turystów korzystających z atrakcji regionu.

STAN PRAWNO-ORGANIZACYJNY:

Związek Gmin i Powiatów powstał w 1997 roku z inicjatywy ówczesnego Burmistrza Pasłęka i Wójta Gminy Miłomłyn. Przez lata zmieniał swoją nazwę, członków, partnerów. Pomimo zmian stanu prawno-organizacyjnego Związku niezmiennie są jego cele i priorytety, służące ochronie zabytku o światowej randze, a jednocześnie dbałości o odbudowę obiektów Szlaku, dbałości o rozwój przestrzeni Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego i ich promocję.

Zagrożeniem mogą być ZMIANY przedstawicieli Członków i delegowanie niedecyzyjnych przedstawicieli do ORGANÓW Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego.

3. REALNE LUKI / SŁABOŚCI MOGĄCE ZAGROZIĆ BEZPIECZEŃSTWU PROJEKTU:

Proces planowania STRATEGII ROZWOJU KRAINY KANAŁU ELBLĄSKIEGO i fiszek strategicznych wskazał m.in. na luki i słabości:

LUDZIE:

1. Niezrozumienie lub niedocenywanie idei tworzenia Szlaku Kulturowego Kanału Elbląskiego.
2. Czasochłonne procedury podejmowania decyzji w strukturach Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego oraz bardzo szybkie tempo prac planistycznych, przygotowania i prezentacji proponowanych rozwiązań projektowych.
3. Niedobory kadrowe i konieczność łączenia spraw administracyjnych i merytorycznych wymuszające tzw. „wszechstronność”, zamiast specjalizacji.

CZAS:

1. Nieprzestrzegania reżimu czasowego w realizacji zaplanowanych zadań i nieplanowanie rezerw czasowych.
2. Zmiana sytuacji działań projektowych w przestrzeni czasowej i długie procedury podejmowania decyzji.

BUDŻET PROJEKTU:

1. Brak rezerw finansowych i długie procedury aktualizacji budżetu Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego oraz w sytuacji pilnych i koniecznych wydatków.

4. OKREŚLENIE RYZYKA

LUDZIE:

- 1) TRUDNA PARTNERSKA WSPÓŁPRACA OPARTA NA ZAUFANIU.
- 2) WSPÓŁPRACA z Zespołem Zadaniowym Projektu, Członkami Związku Gmin i Powiatów KE i PI.
- 3) PROCESY DECYZYJNE Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego.
- 4) TERMINOWOŚĆ I PRZESTRZEGANIE harmonogramu rzeczowo – finansowego PROJEKTU.
- 5) SPRAWNOŚĆ ORGANIZACYJNO-MERYTORYCZNA BIURA ZWIĄZKU GMIN I POWIATÓW wynikająca z niedoszacowania i niedoborów kadrowych.

BUDŻET PROJEKTU:

- 1) ELASTYCZNE PLANOWANIE I PRECYZYJNA REALIZACJA BUDŻETU.
- 2) DYSCYPLINA FINANSOWA.
- 3) PRZECIWDZIAŁANIE ZAGROŻENIOM RYZYKA.

REDUKCJA RYZYKA POPRZEC:

- 1) Zatrudnienie/delegowanie do Zespołu ZADANIOWEGO Projektu kierownika projektu / inżyniera kontraktu projektu strategicznego i precyzyjne określenie jego zadań i kompetencji do kierowania ZESPOŁEM ZADANIOWYM PROJEKTU we współpracy z Zarządem Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego. Zatrudniony/delegowany inżynier kontraktu – kierownik projektu, będzie współpracował z koordynatorem PROJEKTU działającym w imieniu Związku Gmin i Powiatów oraz współuczestniczył w podejmowaniu decyzji w zakresie zadań zapisanych w projekcie, we współpracy z ZARZĄDEM i BIUREM Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego oraz PARTNERAMI PROJEKTU. Jego zadaniem będzie także wzajemne motywowanie ZESPOŁU ZADANIOWEGO PROJEKTU.
- 2) W sytuacji niedoborów kadrowych, rozdzielenie spraw techniczno-administracyjnych i proceduralnych od zadań merytorycznych projektu w BIURZE Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego.
- 3) Zatrudnienie analityka i planisty finansowego celem precyzyjnego planowania budżetu, usprawnienia przepływów finansowych, terminowych płatności i rozliczeń projektowych oraz zaangażowanie kancelarii prawnej w zakresach prawnych.
- 4) Zatrudnienie ewaluatora zewnętrznego do monitoringu i ewaluacji projektu w sytuacji wymagań PROGRAMU FEWiM.

AKCEPTOWANIE RYZYKA W SYTUACJACH:

- 1) Sprawnej ORGANIZACJI BIURA Związku i zaangażowania specjalistów odpowiednich za poszczególne zagadnienia, co wzmocni działania Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego oraz jego odpowiedzialność za podejmowane zobowiązania.
- 2) Utrzymania WSPÓŁPRACY z Radą Naukowo–Programową ds. Szlaku Kanału Elbląskiego.
- 3) Możliwości KSZTAŁCENIA ZESPOŁU zadaniowego projektu.

PRZEKAZANIE / UNIKANIE RYZYKA:

- 1) Delegowanie zadań merytorycznych członkom ZESPOŁU ZADANIOWEGO PROJEKTU w sytuacji możliwości rozliczania wykonania tych zadań.
- 2) Wzmocnienie kadrowe BIURA Związku Gmin i Powiatów o zadania związane z planowaniem, rozliczaniem finansów i sprawozdawczością finansową.

23. Osoba do kontaktu – imię i nazwisko, departament, wydział/biuro, mail, nr telefonu	Zbigniew Michalak – Przewodniczący Zarządu Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego w Ostródzie, 14-100 Ostróda, ul. Adama Mickiewicza 24, e-mail: zwiazek@um.ostroda.pl, burmistrz@um.ostroda.pl, sekretariat@um.ostroda.pl. tel. 89 642 94 00. Stanisława Pańczuk – Biuro Związku Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego w Elblągu, 82-300 Elbląg, ul. Jana Amosa Komeńskiego 40, e-mail: zwiazek@um.ostroda.pl, biuro@kanal-elblaski-lgd.pl, tel. 55 239-49-61, kom. 602-516-830.
24. Oświadczanie o zapewnieniu u wymaganego wkładu własnego do projektu	OŚWIADCZAM, że Związek Gmin i Powiatów Kanału Elbląskiego i Pojezierza Iławskiego zapewni wymagany wkład własny do projektu.

ZBIGNIEW MICHALAK

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
ZWIĄZKU GMIN I POWIATÓW KANAŁU
ELBLĄSKIEGO I POJEZIERZA IŁAWSKIEGO
Podpis osoby/osób uprawnionych