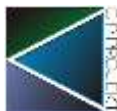




Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



OPRACOWANIE PROJEKTU PLANU ZAGODPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA CZĘŚCI MORZA TERYTORIALNEGO ORAZ MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH W OBSZARZE KOMPETENCJI DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO:

CZĘŚĆ D – PORT MORSKI W DZIWNOWIE – STUDIUM UWARUNKOWAŃ

Zamawiający:

Urząd Morski w Szczecinie
Plac Stefana Batorego 4
70-207 Szczecin

Wykonawca:

G.P. PROJEKT Paweł Żebrowski
Aleja Zdobywców Wału Pomorskiego 57/1
78-600 Wałcz

Praca wykonana na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie
w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/18/17 z dnia 27 listopada 2017 r. w Szczecinie

Szczecin grudzień 2017 r.

Zamawiający:

Skarb Państwa – rep. przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
Urząd Morski w Szczecinie
Plac Stefana Batorego 4
70-207 Szczecin

Wykonawca:

G.P. PROJEKT Paweł Żebrowski
Aleja Zdobywców Wału Pomorskiego 57/1
78-600 Wałcz

Opracowanie projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko: część D – Port Morski w Dziwnowie – Studium uwarunkowań opracował zespół autorski pod kierunkiem Pawła Żebrowskiego w składzie:

- Piotr Kowalski
- Przemysław Czerniejewski
- Marcin Gontarek
- Aleksandra Mikulska
- Agnieszka Zalewska
- Katarzyna Milc – Żebrowska

Zespół autorski dziękuje za wsparcie i współpracę merytoryczną zespołowi pracowników Urzędu Morskiego w Szczecinie w składzie:

Marta Konik
Barbara Cendal – Pręgowska
Marek Materac
Arkadiusz Sobolewski
Andrzej Zych
Maciej Cehak

Spis treści

I. Wprowadzenie	5
1. Wstęp	5
2. Delimitacja obszaru	5
3. Cele i zakres Studium	7
II. Uwarunkowania środowiska	9
1. Charakterystyka geograficzna	9
2. Warunki geologiczne	10
3. Warunki wodne	10
4. Środowisko przyrodnicze	12
5. Formy ochrony przyrody	14
III. Dotychczasowe użytkowanie portu oraz obszarów przyległych	19
1. Rola portów morskich w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku	19
2. Zarząd Portem Morskim w Dziwnowie	21
3. Funkcje i rozwój portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej	22
4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	24
5. Szlaki i tory wodne	26
6. Infrastruktura portowa	31
a) nabrzeża portowe	31
b) Planowane inwestycje	42
c) Dostępność drogowa i kolejowa	43
7. Porty w liczbach	44
8. Strefy zamknięte	49
a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM	49
b) Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach	50
c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	51
9. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	52
a) Infrastruktura liniowa	52
b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	56
c) Elementy nad wodami portowymi	57
d) Wraki	58
e) Kanalizacja	60
10. Inne wykorzystanie przestrzeni portu	60
a) Turystyka, spoty wodne i rekreacja	60
b) Bezpieczeństwo i obronność Państwa	61

IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych	64
1. Dokumenty poziomu transgranicznego	64
2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych	68
3. Dokumenty poziomu regionalnego	73
V. Charakterystyka pasa nadbrzeżnego, zagrożenia, przekształcenia i ochrony	75
1. Opis linii nabrzeża	75
2. Przekształcenia linii brzegowej	75
3. Zagrożenie powodziowe	76
4. Ochrona brzegów	81
VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu	97
VII. Wykaz tabel i rycin	99
VIII. Wykaz materiałów źródłowych.	101

I. Wprowadzenie

1. Wstęp

Niniejsze Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie (dalej zwane: Studium) zostało opracowane w okresie listopad-grudzień 2017 r. na zlecenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Stanowi ono dokument diagnozujący i analizujący obszar obejmujący morskie wody wewnętrzne Portu Morskiego w Dziwnowie oraz obszar lądowy położony w bezpośrednim sąsiedztwie tego akwenu pod kątem uwarunkowań fizyczno-geograficznych, przestrzennych, prawnych, gospodarczych, społecznych i przyrodniczych. Studium jest dokumentem wyjściowym dla potrzeb sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (morskich wód wewnętrznych) dla Portu Morskiego w Dziwnowie, zwanego dalej Planem. Sporządzenie takiego Planu przewiduje się w horyzoncie czasowym 2017-2019. Studium stanowi zbiór najlepszej dostępnej wiedzy, niezbędnej w celu sporządzenia aktu planistycznego.

W Studium przeprowadzono analizę nie tylko istotnych cech przyrodniczych czy geologicznych morskich wód wewnętrznych, lecz również obecnych i planowanych sposobów ich wykorzystania. Studium nie jest wiążące dla organów planistycznych Rzeczypospolitej Polskiej (RP). Nie ma ono charakteru dokumentu prawnie obowiązującego, jak np. studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy na lądzie. Niniejsze Studium nie przesądza jakie rozwiązania zostaną przyjęte w planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich RP, ani jakie plany, i dla których akwenów, zostaną sporządzone. Jednakże ze względu na swoją zawartość merytoryczną będzie ono miało istotne praktyczne znaczenie przy sporządzaniu tych planów, np. przy analizie konfliktów oraz przy formułowaniu niezbędnych rozwiązań planistycznych.

Wszystkie własne mapy tematyczne opracowania graficzne, zawarte w treści Studium, wykonano w skali 1:18000.

2. Delimitacja obszaru

Port morski w Dziwnowie leży w całości na obszarze gminy Dziwnów. Gmina Dziwnów położona jest w północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego w powiecie kamieńskim. W skład powiatu kamieńskiego wchodzi sześć gmin: Kamień Pomorski, Dziwnów, Golczewo, Międzyzdroje, Wolin oraz Świerżno. Gmina Dziwnów ma powierzchnię 37,64 km². Długość granic gminy wynosi ok. 43 km. Na północy granicę stanowi Morze Bałtyckie, granica z morzem to ok 17,5 km.¹

Wody na terenie gminy zajmują około 1/3 powierzchni. Na sieć hydrograficzną na obszarze gminy składają się: rzeka Dziwna, jezioro Martwe, jezioro Wrzosowskie i zalew Kamieński. Wspomniane akweny wodne znajdują swoje wykorzystanie dla sportów wodnych i rekreacji oraz stanowią jeden z walorów gminy.²

¹ Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, str. 4

² Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, str. 5

Gmina Dziwnów umiejscowiona jest pomiędzy trzema akwenami wodnymi: Morzem Bałtyckim od północy, Zalewem Kamieńskim/Wrzosowskim od południa oraz rzeką Dziwną łączącą Bałtyk z Zalewem. Gmina od strony lądowej otoczona jest lasami. Sąsiaduje z Wolińskim Parkiem Narodowym.³

Port morski położony jest na długiej mierzei, pomiędzy cieśniną Dziwną i brzegiem Bałtyku a Zalewem Kamieńskim. Port morski został formalnie ustanowiony w 1963 roku na podstawie rozporządzenia Ministra Żeglugi z dnia 24 czerwca⁴, które ustaliło granicę terytorialną morskiego portu rybackiego w Dziwnowie. W granicach administracyjnych portu znajduje się akwatorium o powierzchni 0,5025 km².

Powierzchnia obszaru opracowania dla Portu Morskiego Dziwnów wynosi 51,1 ha.

Przedmiotem opracowania są morskie wody wewnętrzne portu morskiego w Dziwnowie oraz obszar lądowy, przylegający do linii brzegu tych wód o szerokości ok. 100 m, w granicach którego mieści się pas nadbrzeżny.

Zgodnie z Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2016 w 2015 r. długość nabrzeży portu wynosiła ogółem 1536 m - w tym: nadające się do eksploatacji 1432 m, nabrzeża przeładunkowe 366 m, nabrzeża przeładunkowe nadające się do eksploatacji 366 m.

³ Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, str. 10

⁴ Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 24 czerwca 1963 r. w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu rybackiego w Dziwnowie. Dz.U. 1963 nr 35 poz. 205.

Ryc. 1. Zakres przestrzenny obszaru objętego Studium.



Źródło: Opracowanie własne na bazie danych z UMS i mapy morskiej BHMW

3. Cele i zakres Studium

Celem Studium jest zebranie i analiza informacji dla potrzeb sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie. W pierwszej kolejności dotyczą one stanu ekosystemu morskiego, tj. są to informacje:

- przyrodnicze (granice istniejących i projektowanych obszarów prawnie chronionych; występowanie chronionych i cennych siedlisk przyrodniczych gatunków flory i fauny),
- hydromorfologiczne (dynamika linii brzegowej),
- geologiczne,

Studium prezentuje również istniejące sposoby wykorzystania/zagospodarowania obszarów morskich, m.in.:

- tory wodne i trasy żeglugowe,
- infrastruktura portowa,
- funkcje portowe,
- sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia,
- obszary wykorzystywane sportowo/turystycznie/rekreacyjnie,
- obszary wojskowe.

W Studium zebrano także informacje na temat planowanych i potencjalnych sposobów wykorzystania obszarów morskich na podstawie:

- wniosków złożonych odpowiednio do ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich,

- wniosków złożonych do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz pozwoleń Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w sprawie układania i utrzymywania podmorskich kabli i rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych,
- zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, programów, strategii i planów rozwojowych województwa oraz gmin nadportowych.

Zebrane w niniejszym dokumencie informacje stanowią materiał wyjściowy do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla portu morskiego w Dziwnowie.

II. Uwarunkowania środowiska

1. Charakterystyka geograficzna⁵

Zgodnie z ogólnym podziałem fizycznogeograficznym Polski (Kondracki, 2001) omawiany obszar należy do prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego, podprowincji Pobrzeża Południowobałtyckie. Jednostką niższego rzędu jest tutaj makroregion Pobrzeże Szczecińskie. Makroregion ten dzieli się na dwa mezoregiony: Wybrzeże Trzebiatowskie (wzdłuż linii brzegowej Bałtyku) oraz Równinę Gryficką.

Wybrzeże Trzebiatowskie ciągnie się wąskim pasem wzdłuż brzegu morskiego, od cieśniny Dziwny po Kołobrzeg. Plaża morska, o generalnie niewielkiej szerokości (do kilkudziesięciu metrów), ograniczona jest klifem, który w okolicach Trzęsacza osiąga 16 m n.p.m. W wyniku akumulacyjnej działalności fal morskich została usypana mierzeja, zamykająca częściowo wylot cieśniny Dziwny. Do brzegu klifowego przylega od południowego wschodu strefa piasków eolicznych z wydrami, które w obrębie arkusza ciągną się aż do Pustkowa.

Równina Gryficka położona jest na wschód od cieśniny Dziwny, na południe od Wybrzeża Trzebiatowskiego. Jest to wysoczyzna morenowa, zajęta przeważnie przez pola uprawne oraz lasy.

Rzeźba terenu jest średnio urozmaicona. Blisko połowę powierzchni zajmuje wysoczyzna lodowcowa, zbudowana z glin zwałowych moreny dennej i piasków lodowcowych. Ukształtowanie powierzchni wysoczyzny charakteryzuje się raczej niewielką zmiennością.

Cechą charakterystyczną rzeźby omawianego obszaru jest wybrzeże klifowe, które ciągnie się od mierzei dziwnowskiej do Niechorza. Najwyższy punkt klifu znajduje się w rejonie Trzęsacza, gdzie osiąga rzędnię 16 m n.p.m. Jest to jednocześnie najsilniej narażony na abrazję odcinek wybrzeża (Dobrcka i in., 1977).

Obszar Studium leży w obrębie nadmorskiego regionu klimatycznego (Stachy red., 1987). Ze względu na swe położenie (teren nadmorski) klimat omawianego obszaru charakteryzuje się dużą zmiennością stanów pogody - jest to najbardziej oceaniczny klimat w Polsce. Średnia roczna temperatura powietrza waha się w granicach 7,5-8°C, średnia temperatura powietrza półrocza zimowego waha się od 1,5 do 2°C, półrocza letniego od 13,5 do 14°C. Pokrywa śnieżna zalega jedynie przez 45-50 dni (zaledwie 35 dni z opadami śnieżnymi). Sumy roczne opadów atmosferycznych mieszczą się w przedziale 550-600 mm, przy czym maksimum opadów przypada na kwiecień i przełom czerwca i lipca. Wiosną i latem dominują wiatry z północnego wschodu i wschodu, a jesienią i zimą z północnego zachodu i zachodu (Oficjalska, Krawczyńska, 2000).

⁵ Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objasnienia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Dziwnów (76). Warszawa 2009.

W części nadmorskiej i południowo-wschodniej występują gleby rdzawe i bielcowe, powstałe na piaskach gliniastych i żwirach piaszczystych. Na wschód od Jeziora Wrzosowskiego wytworzyły się gleby brunatne właściwe i wylugowane wytworzone ze zwietrzelin skalnych o średnim i ciężkim składzie mechanicznym, z piasków gliniastych, z lekkich glin zwałowych i pyłów. W dolinie Świńca występują kompleksy gleb torfowisk niskich oraz gleby glejowe (Stachy red., 1987). Gleby wysokich klas bonitacyjnych (III i IV klasy) spotykane są głównie na obszarze wysoczyzny lodowcowej. W dolinie rzecznej występują duże kompleksy łąk na podłożu organicznym.

2. Warunki geologiczne

Na podstawie Szczegółowej mapy geologicznej Polski w skali 1:50 000, arkusz Dziwnów (Dobrcka, Dobracki, 1975) wraz z Objasneniami (Dobrcka i in., 1977).

Obszar arkusza Dziwnów połoony jest w obrębie dużej jednostki geologicznej antyklinorium pomorskiego. Północno-zachodnią odnogę tej jednostki stanowi antyklina Kamienia Pomorskiego, o generalnym przebiegu NW-SE i łagodnym nachyleniu (kilka sto-pni) na południowy wschód.

W budowie geologicznej tego obszaru biorą udział osady kompleksu paleo-mezozoicznego i kenozoicznego. Bezpośrednio pod pokrywą osadów czwartorzędu stwierdzono utwory jury, lokalnie kredy dolnej i miocenu. Głębokimi otworami badawczymi i poszukiwawczymi rozpoznano utwory karbonu, permu oraz triasu.

3. Warunki wodne

Wody powierzchniowe

Obszar Studium znajduje się w zasięgu dwóch głównych zlewni: Zalewu Szczecińskiego oraz zlewni Morza Bałtyckiego od Dziwny do ujścia Wisły (Stachy, red. 1987).

Zlewnia Zalewu Szczecińskiego, obejmuje zlewnię Dziwny wraz z Jezioem Wrzosowskim oraz zlewnię Świńca. Jezioro Wrzosowskie stanowi północny fragment Zalewu Kamieńskiego i jest to płytkie jezioro przybrzeżne. Całkowita powierzchnia jeziora to około 400 ha. Rzeka Dziwna bierze swój początek z Zatoki Skoszewskiej i wraz z Jezioem Wrzosowskim, Zalewem Kamieńskim, i Zatoką Cichą łączy Zalew Szczeciński z Zatoką Pomorską. Jej korytem odpływa około 10 %⁶ wód z Zalewu Szczecińskiego do Zatoki Pomorskiej. Przy wiatrach wiejących z północnego zachodu i sprzyjających prądach Dziwna może zmieniać kierunek przepływu i wody słone z Zatoki Pomorskiej mogą wlewać się do Zalewu Szczecińskiego (tzw. cofka). Głównym, prawobrzeżnym dopływem Dziwny, na omawianym obszarze, jest rzeka Świniec. Rzeka ta łączy swoje wody z Dziwną na północ od Kamienia Pomorskiego.

Do zlewni przymorza włączono strefę bezpośredniego spływu wód powierzchniowych do morza (pas wydm) oraz zlewnię Łądkowskiego Kanału (na wschód od analizowanego obszaru). W obrębie pasa wydm nie ma cieków, obserwowane są jedynie sączenia wód na klifie w rejonie Pobierowa.

Tereny pradolinne oraz inne nisko położone w sąsiedztwie Jeziora Wrzosowskiego są narażone na okresowe zalewanie. W rejonie omawianego terenu występuje jedynie kilka naturalnych, niewielkich zbiorników wodnych (tzw. oczka), a w rejonie Janowa utworzono w miejscu starej żwirowni zbiornik. Nie stwierdzono natomiast żadnych źródeł.

⁶ Na podstawie Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objasnenia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Dziwnów (76). Warszawa 2009. W innych opracowaniach mowa jest o 14%.

Wody podziemne

Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną dla obszaru Dorzecza Odry opracowany został Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

Analizowany obszar położony jest w dorzeczu Odry gdzie regionem wodnym jest regiony Dolnej Odry i Przymorza zachodniego. Głównymi zlewniami w obrębie JCWPd są Cieśnina Dziwna, Wołczenica, Świniec i Dopływ z polderu Wrzosowo.

Na omawianym obszarze można wyróżnić kilka pięter wodonośnych: czwartorzędowe, paleogeńskie- neogeńskie oraz kredowo-jurajskie.

Na podstawie zamieszczonego tam podziału Polski na 161 JCWPd obszar Studium znajduje się w granicach JCWPd nr 6.

Na obszarze JCWPd 6 zasilanie wód podziemnych pietra czwartorzędowego następuje w wyniku infiltracji wód opadowych. Poziom kredowo-jurajski zasilany jest głównie w wyniku przesączania z poziomów czwartorzędowych. Bazę drenażu stanowi Dziwna i Morze Bałtyckie. Drenaż odbywa się w przypadku poziomu przypowierzchniowego i międzyglinowego poprzez większość cieków powierzchniowych.

Ryc. 2. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.



Obszar objęty opracowaniem Studium znajduje się poza zasięgiem wyznaczonych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliższym jest GZWP nr 102 – Zbiornik Wyspy Wolin.

4. Środowisko przyrodnicze

Zgodnie z podziałem geobotanicznym Polski (Matuszkiewicz 2008) obszar Studium położony jest w granicach obszaru A.2.2.a:

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Pobrzeża Południowobałtyckiego

Okręg: Koszalińsko-Woliński

Podokręg: Woliński

W ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza. Badania i opracowanie wykonane zostało przez Wydział Biologii Uniwersytetu Szczecińskiego. Inwentaryzacja ta jest obecnie najaktualniejszym źródłem wiedzy na temat środowiska przyrodniczego w rejonie ujścia Odry, w tym obszarze Studium. W związku z tym w niniejszym opracowaniu wykorzystano ww. informacje.

Roślinność i siedliska przyrodnicze

Obszar Studium stanowi teren wody i w zasadzie pozbawiony jest gatunków roślin. Wynika to z warunków fizycznych i geomorfologicznych badanego obszaru (głębokość, ograniczona dostępność światła, silne falowanie, słaba przezroczystość wody) powiązanych z antropopresją (okresowa konserwacja dróg morskich oraz stałe użytkowanie torów przez jednostki pływające, eutrofizacja). Flora roślin naczyniowych zajmuje strefę brzegową (litoralną) oraz miejsca wypłycone. Gatunki roślin stwierdzone na obszarze torów wodnych i podejściowych oraz przyległej strefy to fragmenty roślin nie związane trwale z tymi miejscami, a prawdopodobnie przeniesione przez fale, jednostki pływające, ptaki itp.

Fitoplankton

W wyniku przeprowadzonych badań w 2014 r. stwierdzono występowanie 58 taksonów fitoplanktonu należących do 6 grup systematycznych: okrzemek *Bacillariophyta*, zielenic *Chlorophyta*, sinic *Cyanobacteria*, bruzdnic *Dinoflagellata*, desmidiów *Desmidiiales* i euglenin *Euglenophyta*.

Żaden z wykazanych gatunków nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

Struktura dominacji, struktura taksonomiczna oraz liczebność fitoplanktonu badanego obszaru była zgodna z danymi literaturowymi i wcześniejszymi badaniami prowadzonymi na tym terenie.

Siedliska przyrodnicze

Na obszarze Studium stwierdzono siedlisko przyrodnicze estuaria (1130).

Siedlisko 1130 Estuaria

Siedlisko to podczas prowadzonych badań stwierdzono na dwóch stanowiskach: ujściowy odcinek Dziwny (obszar Studium), Stara Świna. Cechą wspólną obu stanowisk są procesy mieszania się wód słodkich i słonych, pochodzących z dopływu rzecznoego oraz tzw. cofki, czyli podchodzenia wód morskich w górę rzeki. Ma to swoje konsekwencje w zmiennym poziomie zasolenia wód, zależnym m.in. od: poru roku (częstotliwość cofek i ich rozmiar wzrasta w miesiącach jesienno-zimowych), siły wiatru, zmian ciśnienia barometrycznego, odległości od morza (im dalej od brzegu Bałtyku tym

zasolenie jest mniejsze) (Poleszczuk 2007). Różnice pomiędzy stanowiskami dotyczą stopnia ich naturalności modyfikowanej przez działalność człowieka. Inwentaryzacja wykonana na potrzeby planu projektu ochrony ostoji PLH320018 *Ujście Odry i Zalew Szczeciński (Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej...2012)* wykazała znaczne przekształcenia ujściowego odcinka cieśniny Dziwny. Brzegi cieśniny w granicach miasta Dziwnów zostały umocnione, a do brzegów dochodzi zabudowa. W głąb Bałtyku zostały wyprowadzone falochrony wejściowe (załącznik nr 7), ułatwiające dostęp do portu. Jedyne naturalne odcinki estuarium zlokalizowane są przy jeziorze Wrzosowskim i Zalewie Kamieńskim. Roślinność części antropogenizowanej jest słabo zróżnicowana. Stanowi ją głównie szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis*, charakteryzujący się różnej wielkości, silnie zwartymi płatami. Część niezagospodarowana estuarium jest o wiele bardziej zróżnicowana. Pomimo, że na pierwszy plan wysuwa się szuwar trzcinowy, to występuje tam również roślinność zanurzona (załącznik nr 8). Reprezentowana jest ona przez zespół rdestnicy przeszytej *Potametum perfoliati* oraz zespół wywłócznika kłosowego *Myriophylletum spicati*. Obserwowane płaty są również bogatsze florystycznie. Estuarium Starej Świny cechuje się znacznie większym stopniem naturalności. Przekształcenia strefy brzegowej zajmują tam znacznie mniejszą powierzchnię (obejmują tereny zamieszkane – Karsibór, Ognica, Przytór oraz obszar przeprawy promowej Karsibór) oraz są mniej drastyczne (umocniona strefa brzegowa przy przeprawie promowej, poza tym kładki, pomosty, wały przeciwpowodziowe z narzutu ziemnego). Wyspy delty wstecznej Świny to jeden z największych obszarów solniskowych (typ 1330) w Polsce, aktywnie chroniony przez Woliński Park Narodowy. Znaczenie Starej Świny jako drogi morskiej jest niewielkie, gdyż główny ruch dużych jednostek pływających odbywa się Kanałem Mielenkim i Piastowskim. Roślinność estuarium Starej Świny cechuje się nieco większym zróżnicowaniem od roślinności estuarium Dziwny. W strefie brzegowej dominuje szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis* (załącznik nr 9), rzadszy jest szuwar pałkowy *Typhetum angustifoliae* (załącznik nr 10) oraz szuwar oczeretowy *Scirpetum lacustris* i *S. maritimi*. Roślinność zanurzoną tworzą: *Ceratophylletum demersi*, *Elodeetum canadensis*, *Myriophylletum spicati*, *Potametum perfoliati*.

Zagrożenia dla siedliska Estuarium (1130)

Istniejące:

- E01, E03.01 - Niekontrolowany rozwój turystyki i rekreacji mogący przyczynić się do wzrostu eutrofizacji i zanieczyszczenia wód,
- H01 - Zanieczyszczenia wód pochodzące z różnych źródeł są przyczyną utrzymywania się negatywnego stanu elementów biologicznych i fizykochemicznych wód,
- J02, J02.03 - Działania hydrotechniczne (regulacja koryta, umacnianie brzegów) wykonywane na naturalnym fragmencie koryta cieśniny Dziwny pogarszają warunki siedliskowe,
- K02, K02.03 - Eutrofizacja powoduje wzrost produkcji pierwotnej, spadek przezroczystości wód i poziomu tlenu rozpuszczonego w wodzie, zanik makrofitów zanurzonych.

Potencjalne:

- D03 - Nadmierny ruch turystyczny powodujący zwiększenie użytkowania siedliska przez jednostki pływające (wzrost zanieczyszczenia powietrza i wody, wzrost hałasu),
- H03.01, H03.02 - Zanieczyszczenia pochodzące z jednostek pływających oraz środków bojowych zdeponowanych na dnie Bałtyku (Głębia Bornholmska) mogą pogorszyć funkcjonowanie siedliska.

Na obszarze Studium oraz w jego sąsiedztwie, na obszarze objętym badaniami, nie stwierdzono roślin chronionych.

Fauna

Zooplankton i bentos

Badania przeprowadzone w 2014 r. wykazały 30 taksonów zooplanktonu. Żaden nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

Struktura jakościowa i ilościowa zooplanktonu wykazana podczas inwentaryzacji wykonanej na potrzeby ww. opracowania nie odbiega znacząco od danych literaturowych. Występujące różnice wpisują się w naturalną zmienność tego zespołu ekologicznego.

W wyniku badań wykazano 30 taksonów bezkręgowców bentosowych. Wśród nich nie odnotowano gatunków cennych lub podlegających w Polsce ochronie prawnej.

Ichtyofauna

Według danych Centrum Monitorowania Rybołówstwa (CRM) w Gdyni w latach 2014-2016 odnotowano następujące gatunki słodkowodne: boleń *Aspius aspius*, karaś pospolity *Carassius carassius*, leszcz *Abramis brama*, lin *Tinca tinca*, okoń *Perca fluviatilis*, płoć *Rutilus rutilus*, sandacz *Sander lucioperca*, sum *Silurus glanis*, szczupak *Esox lucius*, dwa gatunki ryb morskich: śledź *Clupea harengus* i gładzica *Pleuronectes platessa* oraz 4 gatunki ryb wędrownych: troć wędrowna *Salmo trutta m. trutta*, łosoś *Salmo salar*, węgorz *Anguilla anguilla* i sieja wędrowna *Coregonus laveretus*. Jednakże specyfika połowów, a także mieszanie ryb różnych gatunków o zbliżonym wyglądzie zewnętrznym (np. krąp i mały leszcz) w trakcie sortowania przez rybaków przyczynia się do braku dokładnych informacji na temat składu gatunkowego. Niewątpliwie jednak z danych literaturowych wynika, iż oprócz prezentowanych wyżej gatunków ryb, w Zalewie Kamieńskim, lub w wodach przyległych występują: certa *Vimba vimba* (Raczynski i Keszka 2007), w Zatoce Cichej subpopulacja kozy *Cobitis taenia* (Spieczynski i in. 2010), piskorz *Misgurnus fossilis* (w rowach melioracyjnych uchodzących do Zalewu Kamieńskiego (Ławicki i in. 2012). Ponadto Zalew Kamieński jest korytarzem migracyjnym dla dwóch gatunków minogów: minoga rzecznej *Lampetra fluviatilis* i minoga morskiego *Petromyzon marinus*.

Ptaki

W sąsiedztwie granic Studium stwierdzono dwa gatunki chronione

krzyżówkę *Anas platyrhynchos*

łabędź niemy *Cygnus olor*.

5. Formy ochrony przyrody

Użytek ekologiczny „Martwa Dziwna” graniczy z obszarem opracowania, znajduje się po stronie zachodniej granicy Studium.

Użytek ekologiczny „Martwa Dziwna” znajduje się na północno-wschodnim krańcu wyspy Wolin, między Dziwnowem a Międzywodziem. W jego granicach znajduje się zbiornik wodny powstały w dawnym korycie Dziwny oraz sąsiadujące tereny. Powołany został w 1995 r. w celu ochrony znajdujących się tu ekosystemów wodnych i lądowych (Uchwała Nr XI/94/95 Rady Gminy w Dziwnowie).

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) „Zalew Kamieński i Dziwna” PLB320011

Część obszaru Studium znajduje się w granicach ww. obszaru Natura 2000, który obejmuje Zalew Kamieński i Zalew Wrzosowski, utworzone przez przyujściowy odcinek cieśniny Dziwny, połączone z Bałtykiem wąskim kanałem, leżącą na Zalewie Kamieńskim Wyspę Chrząszczewską, cieśninę Dziwną, aż do jej wypływu z Zalewu Szczecińskiego oraz położone na Wolinie jezioro Koprowo. Występuje tutaj co najmniej 26 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 8 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Ważny jest to obszar głównie dla ptaków wodno-błotnych (GDOŚ 2017 r.)

Przedmiotem ochrony tego obszaru (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 12 gatunków ptaków (GDOŚ 2017 r.):

- | | |
|---|---|
| 1. płaskonos <i>Anas clypeata</i> , | 7. <i>Larus minutus</i> |
| 2. krakwa <i>Anas strepera</i> , | 8. bielaczek <i>Mergus albellus</i> , |
| 3. gęś białoczelna <i>Anser albifrons</i> , | 9. nurogęś <i>Mergus merganser</i> |
| 4. gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i> , | 10. kania ruda <i>Milvus milvus</i> , |
| 5. łabędź krzykliwy <i>Cygnus cygnus</i> , | 11. perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i> , |
| 6. bielik <i>Haliaeetus albicilla</i> , | 12. ohar <i>Tadorna tadorna</i> . |

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody organ sprawujący nad obszarem Natura 2000 sporządza projekt planu ochrony, który ustanawiany jest w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. środowiska. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu ochrony dla obszaru OSOP „Zalew Kamieński i Dziwna” PLB320011 jest dyrektor urzędu morskiego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Zalew Kamieński i Dziwna PLB 320011, który jest wynikiem szeregu prac, analiz i uzgodnień.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) „Zatoka Pomorska” PLB990003

Zatoka Pomorska znajduje się około 0,5 km na północ od granic Studium. Jest to akwen o dużym zróżnicowaniu dna morskiego (od piaszczystych ławic, po rozległe żwirowiska i głazowiska. Centralną część Zat. Pomorskiej zajmuje duże wypłylenie zwane ławicą Odrzańską. Występują co najmniej 3 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. W okresie wędrówek i w okresie zimy występuje co najmniej 1 % populacji szlaku wędrówkowego następujących gatunków: perkoz dwuczuby, perkoz rdzawoszyi, perkoz rogaty, bielaczek, lodówka, markaczka, nurnik, tracz długodzioby i uhla. [...] Ptaki wodno-błotne występują w koncentracjach powyżej 20000 osobników – zimą powyżej 100 000 osobników (GDOŚ 2017).

Przedmiotem ochrony tego obszaru (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 11 gatunków ptaków (GDOŚ 2017r.):

1. alka zwyczajna *Alca torda*,
2. nurnik zwyczajny *Cephus grylle*,
3. lodówka *Clangula hyemalis*,
4. nur czarnoszyi *Gavia arctica*,
5. nur rdzawoszyi *Gavia stellata*,
6. uhla *Melanitta fusca*,
7. markaczka *Melanitta nigra*,
8. szlachar *Mergus serrator*,
9. perkoz rogaty *Podiceps auritus*,

10. perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*,
11. perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena*.

Dla ww. obszaru dotychczas nie ustanowiono planu ochrony, trwają prace nad jego opracowaniem.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOOS) „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (PLH320018)

SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” obejmuje dolny odcinek Odry, Zalew Szczeciński, Wyspę Chrząszczewską i Zalew Kamieński. Najbardziej naturalne elementy tego obszaru to Zalew Kamieński i Dziwna. Charakterystycznymi zjawiskami są delty wsteczne, tworzące się przy wylotach ramion ujściowych Zalewu Szczecińskiego do Świny, Dziwny i Piany, oraz tzw. „cofki”, powstające w wyniku działania wiatrów północnych i napływu wód morskich do zalewu. Okresowy napływ wody morskiej zmienia parametry środowiska, czego odzwierciedleniem jest rozwój gatunków słonolubnych.

Ponad 80 % obszaru pokrywa laguna, priorytetowy rodzaj siedliska z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Zalew Szczeciński ma kluczowe znaczenie dla ichtiofauny regionu, a także Polski. Wstępują tu zarówno gatunki ryb i minogów chronionych, jak i innych, cennych z punktu widzenia biologii, czy gospodarki człowieka. Akwen ten położony jest na styku dwu różnorodnych środowisk; słodko i słonowodnego – estuarium. Efektem tego, jest występowanie gatunków ryb charakterystycznych dla obu tych środowisk. Leży on na szlaku wędrówek tarłowych między innymi takich gatunków jak: certa, aloza, łosoś, troć wędrowna, czy węgorz. Jest miejscem tarła wielu gatunków ryb (parposz, różanka). Łącznie zidentyfikowano tu 16 gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wody Zalewu odznaczają się dużym zagęszczeniem organizmów dennych; zwłaszcza ochotkowatych Chironomidae, skąposzczetów Oligochaeta, i mięczaków (GDOŚ 2015c).

Przedmiotem ochrony SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 18 siedlisk przyrodniczych i 5 gatunków ryb (GDOŚ 2017 r.):

- siedliska przyrodnicze:

1. 1130 estuaria,
2. 1150 laguny przybrzeżne,
3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,
4. 1310 śródlądowe błotniste solniska z solirodkiem (*Solicornion ramosissimae*),
5. 1330 solniska nadmorskie (*Glaucopuccinellietalia Maritimae*, część – zbiorowiska nadmorskie),
6. 1340 śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwały (*Glaucopuccinietalia*, część – zbiorowiska śródlądowe),
7. 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich,
8. 2330 zbiorowiska murawowe na wydmach, *Malcolmietalia*,
9. 3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
10. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri* p.p. i *Bidention* p.p.,
11. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
12. 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),
13. 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
14. 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*),
15. 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*),
16. 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*),

17. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne,

18. 91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe;

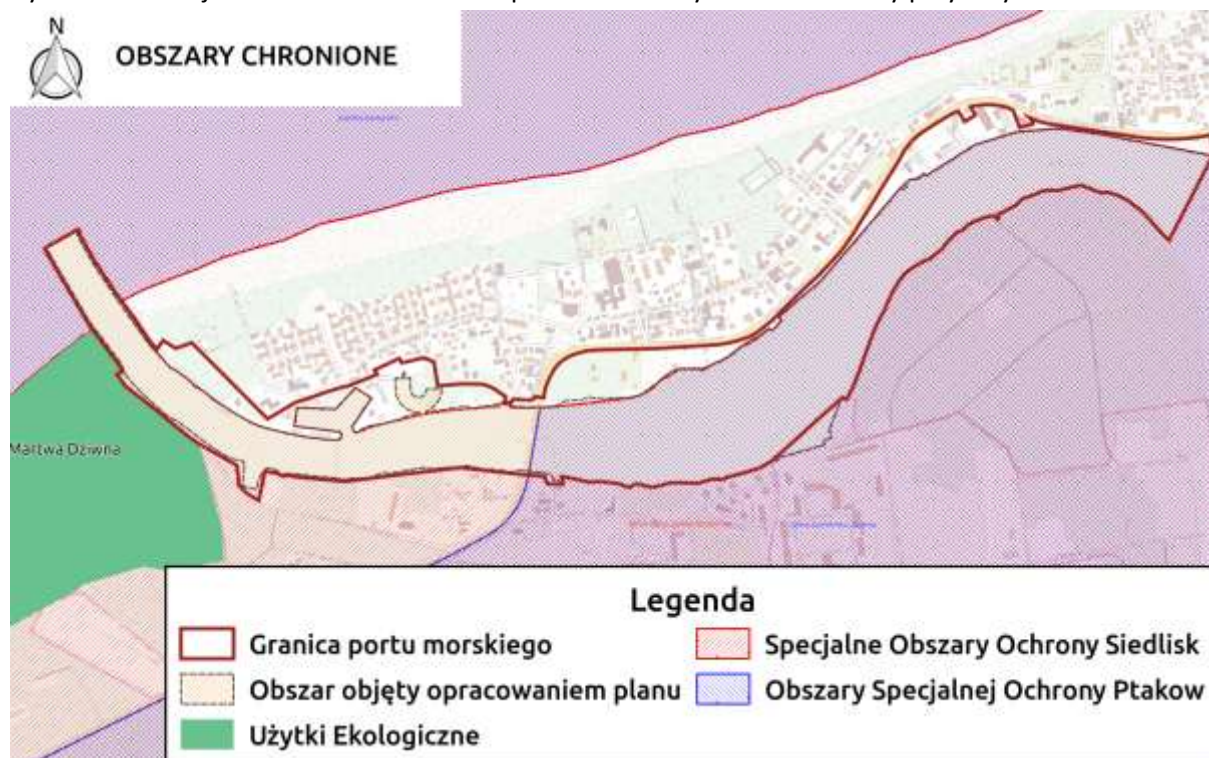
➤ zwierzęta:

1. parposz *Alosa fallax*,
2. boleń *Aspius aspius*,
3. minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*,
4. ciosa *Pelecus cultratus*,
5. minóg morski *Pteromyzon marinus*.

Dla ww. obszaru dotychczas nie ustanowiono planu ochrony, Dla przedmiotowego obszaru trwają prace nad projektem planu ochrony, który będzie ustanowiony rozporządzeniem Ministra Środowiska.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody organ sprawujący nad obszarem Natura 2000 sporządza projekt planu ochrony, który ustanawiany jest w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. środowiska. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu ochrony dla obszaru SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH 320018 jest dyrektor urzędu morskiego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH 320018, który jest wynikiem szeregu prac, analiz i uzgodnień.

Ryc. 3. Lokalizacja obszaru Studium na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.



Źródło: opracowanie własne

W rejonie obszaru opracowania nie występują proponowane formy ochrony przyrody.

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Należy uwzględnić ograniczenia wynikające z występujących na obszarze opracowania obszarowych form ochrony przyrody.

III. Dotychczasowe użytkowanie portu oraz obszarów przyległych

1. Rola portów morskich w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku

Podstawowym dokumentem planistycznym dotyczącym transportu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, jest „Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (SRT2020). Strategia określa cele i najważniejsze kierunki rozwoju sektora transportowego tak, aby możliwe było osiągnięcie celów założonych w średniookresowej i długookresowej strategii rozwoju kraju. Jednocześnie dokument ten uwzględnia uwarunkowania wynikające z europejskiej polityki transportowej.

W rozdziale 4.3 Transport morski jako element zintegrowanego systemu transportowego wskazano, że „Efektywny i nowoczesny transport morski jest istotnym elementem udziału polskiego transportu w globalnym systemie przewozu osób i rzeczy. Porty morskie stanowią strategiczne punkty węzłowe krajowego układu transportowego, wpływające na jego sprawność i wydajność”.

Zgodnie ze dokumentem, wskazuje się na konieczność identyfikacji kierunków działań w trzech obszarach interwencji, odnoszących się do:

- rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza,
- wzmocnienia funkcji gospodarczej portów morskich,
- zwiększenia znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich.

W „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” przewidziane są następujące działania odnoszące się do transportu morskiego:

- w zakresie rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza:
 - wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich,
 - rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu,
 - rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej celem m.in.:
 - podniesienia bezpieczeństwa energetycznego kraju i współdziałania w realizacji priorytetów polityki energetycznej UE,
 - dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (m.in. budowa do 2020 r. głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobnicy konteneryzowanej i ro-ro),
 - ograniczenia negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko (poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków),
- w zakresie wzmocnienia funkcji gospodarczej portów morskich:
 - dywersyfikacja oferty usługowej portów oraz dostosowanie jej do potrzeb rynkowych,
 - aktywne uczestnictwo portów morskich w rozwoju przewozów intermodalnych oraz współpraca podmiotów zarządzających portami z operatorami terminali intermodalnych,

- udział portów w rozwoju społeczno-gospodarczym gmin i regionów portowych,
- w zakresie zwiększenia znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich:
 - stworzenie warunków dla powrotu floty polskich armatorów pod polską banderę oraz odnowy ich tonażu żeglugowego, w tym przygotowanie pakietu instrumentów prawnych,
 - promowanie rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jako formy transportu preferowanej przez Unię Europejską,
 - doskonalenie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz przestrzeganie międzynarodowych wymogów, związanych z ochroną środowiska morskiego,
- w zakresie poprawy konkurencyjności polskich armatorów morskich na rynku żeglugowym, przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego:
 - stworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju żeglugi promowej, w tym jej uczestnictwa w przewozach intermodalnych,
 - znalezienie skutecznej strategii dalszego rozwoju polskich przedsiębiorstw żeglugi liniowej, dostosowanie ich oferty do potrzeb rynku europejskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu,
 - tworzenie platform współpracy armatorów i szkół morskich, aktywna promocja zawodu marynarza,
 - uczestnictwo w inicjatywach UE, nakierowanych na przejmowanie ładunków z lądu na morze,
 - sprostanie nowym wyzwaniom europejskiej żeglugi morskiej takim jak ewolucja warunków rynkowych (m.in. rozszerzenie rynku wewnętrznego UE na transport morski), ochrona środowiska i polityka energetyczna Unii Europejskiej.

Zgodnie ze STR2020 „Istotnym elementem rozwoju infrastruktury dostępu do polskich portów morskich jest utrzymanie i rozbudowa (w tym pogłębianie) torów podejściowych do portów od strony morza (gdzie wyznacznikiem i naturalnym ograniczeniem jest głębokość torów wodnych w cieśninach duńskich) oraz torów wodnych.

Działania inwestycyjne w tym zakresie będą obejmowane przede wszystkim w zakresie:

- modernizacji torów wodnych zgodnie z nowymi technologiami oznakowania nawigacyjnego i jego monitorowania,
- zarządzania ryzykiem oraz analiz ekonomicznych i nawigacyjnych parametrów podejściowych;
- stworzenia kompatybilnych warunków na styku wody morskie - wody śródlądowe w celu wydłużenia dróg transportu wodnego poprzez lepsze wykorzystanie dróg śródlądowych jako dostępu od strony lądu.

Z analizy powyższych zapisów *Strategii* wynika, że głównym założeniem przedmiotowego dokumentu jest rozwój portów i żeglugi. Dotyczy to zarówno portów dużych, jak i małych oraz średnich. Zgodnie z zapisami *Strategii* „w przypadku mniejszych polskich portów morskich, priorytetem rozwoju do 2020 r. i w dalszej perspektywie będzie wzmocnienie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie

których porty te są położone. W przypadku portów średnich, na terenie których rozwijana jest również funkcja transportowa (przeładunkowo-składowa), podejmowane będą inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dojazdowej do portów od strony morza i lądu) z poszanowaniem dla rozwoju pozostałych portowych funkcji gospodarczych.”

Dokumentem wykonawczym do rządowej „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” w obszarze problematyki portów morskich jest „Program rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)” [MTBiGM, 2013b]. W dokumencie zawarto diagnozę aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich, przygotowano prognozy obrotu ładunkowego oraz ruchu pasażerskiego polskich portów morskich do 2020 r. i perspektywy dalszych zmian na wspomnianych rynkach do roku 2030. Najważniejszy element opracowania – cele i priorytety rozwoju portów morskich, stanowią ramy dla ubiegania się przez podmioty zarządzające portami morskimi, urzędy morskie, gminy miast portowych oraz Polskie Linie Kolejowe S.A., środki finansowe UE na realizację inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich i bezpośrednim dostępie do portów od strony morza i lądu w nowej perspektywie finansowej UE.

W Programie tym zawarto m.in. najważniejsze zadania inwestycyjne służące rozwojowi portów. Z punktu widzenia planów przestrzennych obszarów morskich najważniejsze inwestycje zawarte są w priorytecie 1 (Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza) w celu 1 (Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych). Przy opracowywaniu planów morskich należy jednak także wziąć pod uwagę pozostałe zadania inwestycyjne, np. dotyczące poprawy połączenia portów z ich zapleczem czy rozbudowy infrastruktury wewnątrz portowej, gdyż mogą one skutkować wzrostem wolumenu ładunków z i do portów morskich.

W październiku 2014 r. Rząd przyjął „Dokument Implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” [MliR, 2014]. Dokument ten uszczegóławia SRT2020 przez określenie celów operacyjnych, jakie Polska musi osiągnąć w latach 2014-2023 w różnych gałęziach transportu, korzystając ze wsparcia funduszy Unii Europejskiej. Zawiera on listę inwestycji priorytetowych, które będą realizowane do momentu wyczerpania dostępnych środków. Priorytety realizacyjne zostaną wskazane po ustaleniu dokładnej alokacji ze środków UE na transport na lata 2014-2020.

2. Zarząd Portem Morskim w Dziwnowie

Port morski w Dziwnowie nie ma podstawowego znaczenia dla gospodarki RP. Zgodnie z art. 23 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich⁷ o jego formie prawno-organizacyjnej decyduje gmina, a nieruchomości gruntowe, na których jest położony port, stanowią mienie komunalne.

Do zarządzania portem został powołany Zarząd Portu Morskiego Dziwnów, w którego kompetencji mieszczą się następujące działania:

- 1) zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- 2) prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- 3) budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej;
- 4) pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;

⁷ Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44 z późn. zmian.

5) świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej (w tym ochronę przeciwpożarową od strony wody zarządzanych obiektów i terenów oraz ochronę przeciwpożarową od strony wody statków i innych obiektów pływających znajdujących się na wodach portu, redy lub kotwiczowiska portu);

6) zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.

3. Funkcje i rozwój małych portów morskich

Małe porty i przystanie, jako ważne elementy lokalnego potencjału rozwojowego, zajmują ważne miejsce w lokalnej polityce gmin. Stanowią one także o potencjale rozwojowym kraju, tworząc elementy polityki morskiej kraju i regionu.

Porty lokalne są składnikami infrastruktury lokalnej, zapewniającymi możliwość wykorzystania szans, jakie daje regionowi nadzalewowe czy nadportowe położenie. Dlatego też ich funkcje dostosowane są do przyjętych przez daną społeczność form korzystania z morza. Funkcje te obejmują:

- zapewnienie dostępu do danego odcinka brzegu od strony morza dla ładunków i pasażerów,
- obsługę rybołówstwa przybrzeżnego i morskiego, korzystającego z pobliskich łowisk,
- obsługę łodzi sportowych i różnego typu działań z zakresu turystyki i rekreacji morskiej,
- zapewnienie warunków dla realizacji działalności wytwórczej, związanej z ww. funkcjami, takimi jak składowanie i przetwórstwo ryb czy budowa i remonty małych jednostek morskich, głównie rybackich i sportowych.⁸

Porty lokalne i przystanie są także miejscem dla służb, zajmujących się ratownictwem wodnym oraz likwidacją skażeń środowiska morskiego.

Małe porty morskie mogą pełnić wszystkie ww. funkcje, które są typowe dla punktów węzłowych infrastruktury transportu, natomiast aktywność przystani morskich zwykle ogranicza się do rybołówstwa przybrzeżnego, a w sezonie letnim – pełni także funkcję obsługującą ruch turystyczno-rekreacyjny.

Rozwój portów lokalnych ogranicza problem zamulenia wejścia do portu. Ogranicza to użytkową głębokość torów wodnych i generuje dodatkowe koszty utrzymania. Z tego powodu możliwości żeglugi, w porównaniu do większych portów, położonych w obszarze nadmorskim, są tu ograniczone. Rozwiązania wymaga problem utrzymania odpowiednich parametrów torów wodnych.

Na problemy rozwojowe małych portów nakłada się ich wciąż niezadowalająca (pomimo poczynionych inwestycji) dostępność od strony lądu. Dla jej poprawy porty muszą współpracować z samorządami ponadgminnymi i władzami krajowymi.

Wśród czynników warunkujących rozwój portów lokalnych trzeba wymienić przede wszystkim pobudzanie aktywności gospodarczej najbliższego otoczenia (miasta, gminy i powiatu).

W portach działają różne podmioty gospodarcze. Świadczą one usługi związane z rybołówstwem (połowy, przetwórstwo i dystrybucja), turystyką wodną (żegluga i inne sporty wodne), usługami remontowymi i przeładunkowymi (operatorzy) oraz gastronomią.

⁸ „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, 2009

Wśród wiodących funkcji portów lokalnych najczęściej jest wymieniana funkcja rybacka (połowy, przetwórstwo, dystrybucja, handel) oraz różne segmenty funkcji turystycznej (przewozy pasażerskie, sporty wodne).

Samorządy terytorialne (gminy) działając na szczeblu lokalnym, odgrywają ważną rolę w wykorzystaniu, w sposób zapewniający najlepsze efekty gospodarcze i społeczne, tak istotnych elementów obszarów nadbrzeżnych, jakimi są lokalne porty morskie i przystanie. Kierunki rozwoju lokalnych portów zawarte są w lokalnych planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwoju gmin nadmorskich.

Rozwojowi portu lokalnego w Dziwnowie sprzyjają następujące czynniki:

- nadmorskie położenie,
- turystyczny charakter miejscowości,
- lokalizacja portu w zasięgu oddziaływania portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej,
- aktywność organizacji skupiających podmioty związane z rybołówstwem np. Rybacka Lokalna Grupa Działania Pomorza Zachodniego,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin i miast, uwzględniające rozwój portu,
- skuteczność pozyskiwania środków finansowych na rozwój portu przez samorząd lokalny i regionalny,
- aktywność i możliwości rozwojowe i inwestycyjne użytkowników portu,
- istniejąca infrastruktura,
- tradycje związane z morzem (doświadczony personel, imprezy marynistyczne itp.).

Rozwojowi portu w Dziwnowie nie sprzyjają:

- brak sąsiedztwa większych, prężnych ośrodków miejskich,
- brak lokalizacji zakładów związanych z rybołówstwem,
- mało zróżnicowane funkcje portu (rybołówstwo, turystyka, przeładunki),
- brak szkoły o profilu morskim.

Mimo obiektywnie mało korzystnych warunków rozwoju, małe porty i przystanie mogą stanowić ważny czynnik aktywizacji gmin nadmorskich.

Rozwój portów lokalnych wymaga przygotowania strategii rozwojowych. Jednym z narzędzi koordynujących ich rozwój, jest planowanie przestrzenne na szczeblu gmin. Niestety, ta sytuacja pozostawia wiele do życzenia. Co prawda ogólne zasady rozwoju przestrzennego struktur portowych są zazwyczaj ujęte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, ale tylko niektóre z gmin posiadają uchwalone dla portów miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Z tego powodu podstawowym dokumentem umożliwiającym realizację inwestycji na obszarach portów są decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu co w konsekwencji skutkuje nie kontrolowanym przeobrażeniem podstawowych funkcji portowych w inne funkcje np. usługowe czy mieszkalne. Z czasem taka sytuacja doprowadza do osłabiania funkcji podstawowej – portowej a czasem nawet jej całkowitą utratę.

Ze względu na uwarunkowania społeczno- gospodarcze oraz położenie gminy, za branże, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju gminy uznać należy turystykę i rekreację, rybołówstwo, usługi dla ludności, handel detaliczny i hurtowy, transport morski i lądowy, budownictwo. Głównymi

pracodawcami na terenie gminy są: budżetowe jednostki organizacyjne, ośrodki wczasowe, armatorzy kutrów rybackich, zakłady usługowo handlowe, zakłady budowlane.⁹

W sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo) pracuje aż 20,9% mieszkańców gminy Dziwnów.¹⁰

Rozbudowa portu rybackiego w Dziwnowie jest inwestycją strategiczną dla całej gminy. Wśród zadań inwestycyjnych sołectwa Dziwnów Górny na lata 2017-2019 jest Budowa nabrzeża od Mariny do mostu oraz od mostu do Chaty Rybackiej.

Jest to spójne z celami i przedsięwzięciami podejmowanymi przez Rybacką Lokalną Grupę Działania Pomorza Zachodniego i wymienionymi w Lokalnej Strategii Rozwoju na lata 2014-2020.¹¹

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Zgodnie z zapisami ustawy o portach i przystaniach należy zagwarantować każdemu portowi możliwość bezpiecznego podejścia od strony morza oraz zachowania, niezbędnych dla jego potrzeb, elementów akwatorium (redy, kotwicowiska, obrotnice).
- Można przyjąć, że znaczenie portów lokalnych będzie rosło wraz ze wzrostem zamożności Polaków i Polski i integracją portów w kompleks gospodarek lokalnych.
- Na podstawie zachodzących zmian w funkcjonowaniu portów, zakłada się ich przekształcenie z portów o funkcji rybackiej na porty turystyczno-rekreacyjne, z uzupełniającą funkcją rybacką.
- Należy wziąć pod uwagę, iż rozwój ukierunkowany będzie na rozbudowę istniejących portów, a nie na budowę nowych obiektów.
- Rozwój kwalifikowanej bazy obsługi turystyki morskiej, żeglarstwa i innych sportów wodnych będzie następować zarówno poprzez wykorzystanie istniejących obiektów hydrotechnicznych w portach, jak i poprzez ich rozbudowę, która powinna być połączona z aktywizacją zaplecza portów dla usług towarzyszących (zaplecze techniczne, remonty, zimowanie jachtów, wynajem sprzętu, organizacja kursów i szkoleń).
- Należy zwrócić uwagę na bezpieczeństwo nawigacji w sytuacji rosnącej intensywności żeglugi na torach podejściowych i wzrostu wielkości jednostek pływających.

4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej

➤ Aktywność rybacka

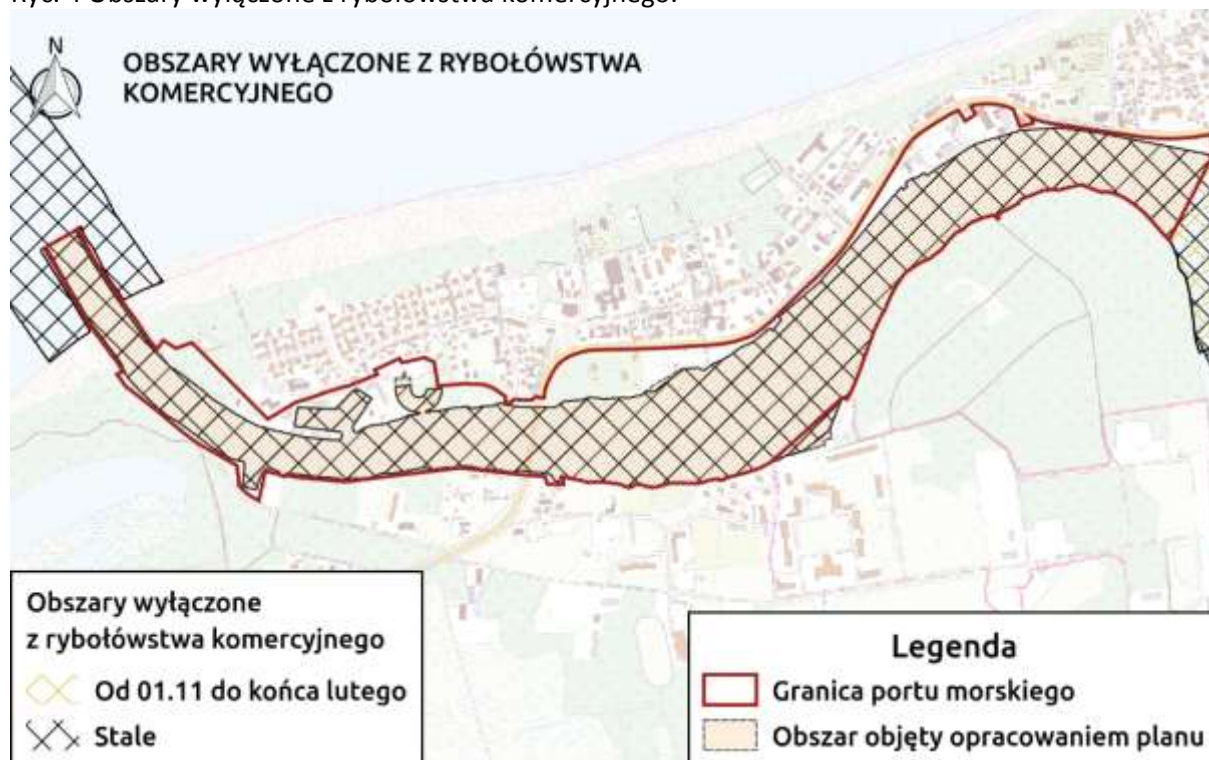
Na obszarze portu nie ma łowisk. Obszar portu jest stale wyłączony z rybołówstwa komercyjnego na podstawie § 5 zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego.

⁹ Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, str. 31

¹⁰ Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, str. 9

¹¹ Źródło: Lokalna Strategia Rozwoju na lata 2014-2020, str. 36

Ryc. 4 Obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego.



Źródło: opracowanie własne

➤ Aktywność wędkarska

Zgodnie z §159 ust. 12 Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe, na obszarze portu morskiego Dziwnów zabrania się na obszarze portów i przystani połowu ryb z urządzeń nawigacyjnych, mostów i urządzeń portowych. Urządzeniem portowym wg definicji jest również nabrzeże.

Kapitan zezwala na połowy z łódek wędkarskich wyznaczonych miejscach. Akweny udostępnione dla wędkarzy oznaczone są kolorem żółtym na Ryc. 8. Jest to sytuacja zwyczajowa, nie mająca podstawy prawnej. Wędkarze nie blokują przęsła żeglownego. Bosmani portu wydają nieodpłatnie mapki z dozwolonymi stanowiskami wędkarskimi każdemu wędkarzowi, który zgłosi się do kapitanatu. Podnosi to świadomość osób poławiających na wodach portowych oraz przyczynia się do utrzymania bezpieczeństwa żeglugi.

Tak sytuacja wynika ze specyfiku portu, który jest rozciągnięty między brzegami Dziwny i nie ma zbyt intensywnego ruchu statków handlowych.

Ryc. 5. Stanowiska wędkarskie w Porcie Dziwnów.



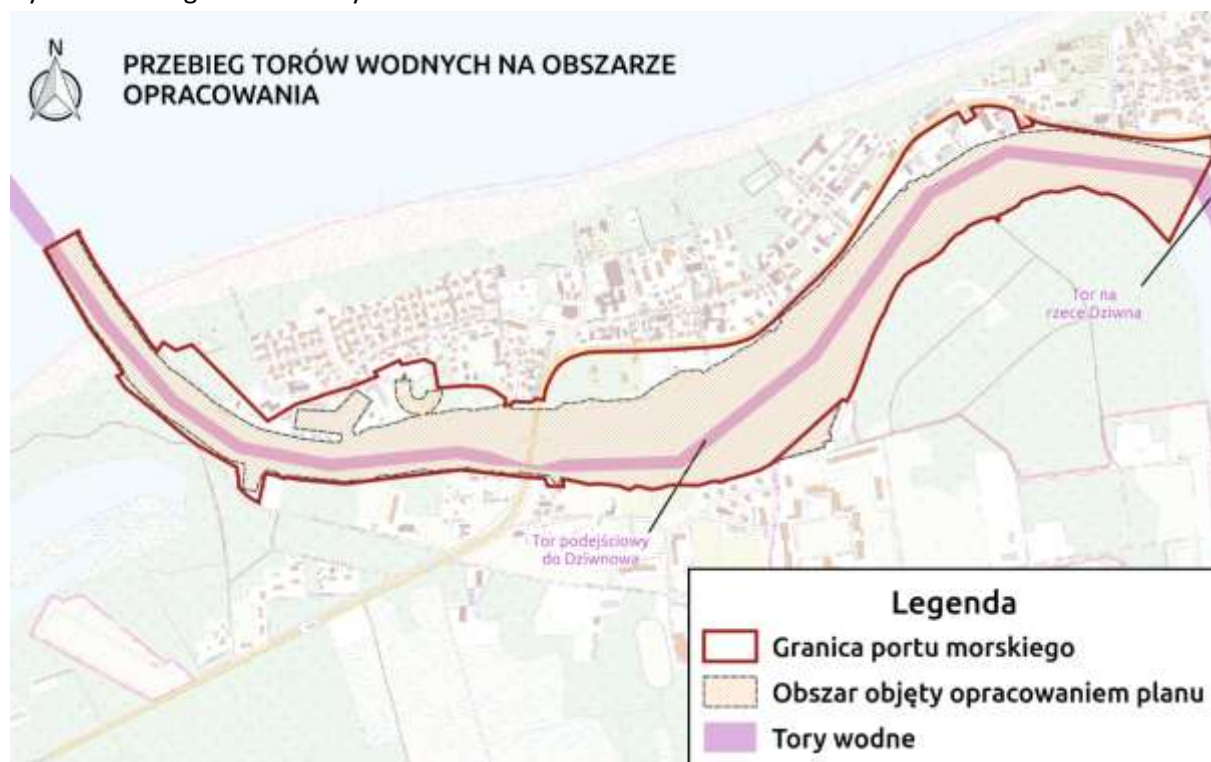
Źródło: Kapitan Portu Morskiego w Dziwnowie

5. Szlaki i tory wodne

Podstawowym dokumentem prawnym w dziedzinie prawa morza jest „Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza” (UNCLOS), podpisana 10 grudnia 1982 r. w Montego Bay na Jamajce. Polska ratyfikowała Konwencję 6 listopada 1998 r. na podstawie ustawy z dnia 2 lipca 1998 roku (Dz. U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543, zał.).

Zgodnie z zapisami ww. dokumentu, żegluga po morzach (z wyjątkiem wód wewnętrznych) ma charakter swobodny. Wyjątkiem od tej zasady są rejony ścieśnione, czyli takie gdzie schodzą się lub krzyżują zwyczajowe trasy, po których nawigują statki i gdzie natężenie ruchu wymaga ścisłego uregulowania. Wówczas, ruch ten mogą regulować postanowienia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, agendy ONZ z siedzibą w Londynie (IMO). W ustaleniu z IMO lokalne urzędy administracji morskiej (w Polsce Urząd Morski w Gdyni, Słupsku i Szczecinie) ustanawiają systemy rozgraniczenia ruchu (Traffic Separation System — TSS), strefy objęte szczególnym nadzorem technicznym (Systemy Kontroli Ruchu Statków — Vessel Traffic Service — VTS), w których istnieje obowiązek zgłaszania przez statki wszelkich manewrów, sytuacji wejścia i wyjścia ze strefy, przekraczania kolejnych punktów meldunkowych. W obszarach tych funkcjonuje system ścisłego nadzoru nad ruchem statków (podobny do stosowanego w lotnictwie), w którym centrum naziemne w nieprzerwany sposób nadzoruje bezpieczeństwo ruchu statków, ingeruje w decyzje podejmowane na statku poprzez nakaz zmiany prędkości, kierunku ruchu lub zmianę trasy.

Ryc. 6. Przebieg torów wodnych.

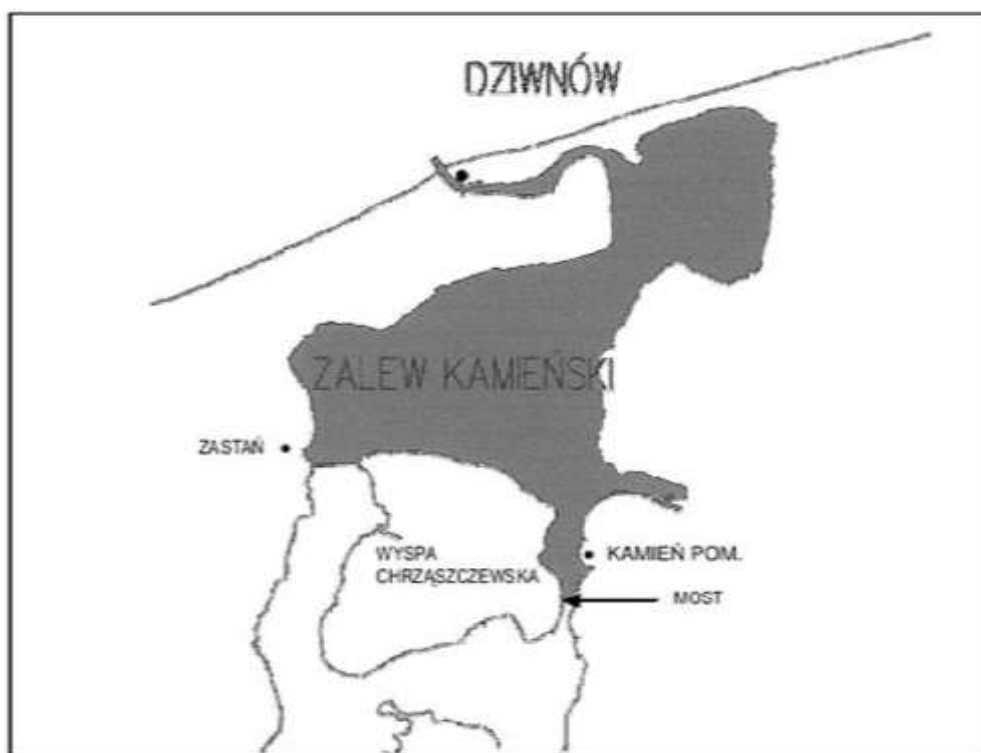


Źródło: Opracowanie własne na bazie danych z UMS i mapy morskiej BHMW

Zgodnie z Zarządzeniem nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy Portowe, żegluga portowa na terenie portu Dziwnów, a więc żegluga odbywająca się w obrębie portu wraz z przyległymi akwenami, została oznaczona na poniższej rycinie.

Ryc. 7. Granice obszarów żeglugi portowej.

GRANICE OBSZARÓW ŻEGLUGI PORTOWEJ (obszary zacieniowane)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013r.

Zgodnie z Zarządzeniem Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu (Dz. Urz. Woj. Zach. Poz. 3487 z dnia 9 sierpnia 2017 r.) w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Dziwnowie wchodzi, zgodnie z § 2:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a) tor podejściowy z morza do głowic falochronów o parametrach: długość - 4,50 km, szerokość w dnie - 50 m i głębokość - 4,5 m,
 - b) tor wodny w porcie o parametrach: długość, licząc od głowic falochronów do południowej granicy portu - 3,28 km, szerokość w dnie - 30 m (z przewężeniem pod mostem zwodzonym) i głębokość - 4,5 m;
- 2) falochrony i umocnienia brzegowe:
 - a) falochron wschodni,
 - b) falochron zachodni,
 - c) Pomost Odpraw Granicznych wraz z dwiema dalbami i oświetleniem na słupach,
 - d) umocnienie brzegowe pomiędzy falochronem wschodnim, a Pomostem Odpraw Granicznych,
 - e) umocnienie brzegowe pomiędzy falochronem zachodnim, a basenem postojowym przy górnej stawie na-bieżnika wejściowego;
- 3) budynek stacji nautycznej;

4) stałe i pływające znaki nawigacyjne od strony morza:

- a) nabieżnik wejściowy świetlny - 2 stawy,
- b) główki wejściowe - 2 stawy ze światłem,
- c) pława świetlna - 1 sztuka;

5) urządzenia i instalacje: oświetlenie i systemy zasilania energetycznego obiektów wymienionych w pkt 2, 3 i 4.

Oraz zgodnie z § 3 tego zarządzenia:

W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Dziwnowie i do portu w Wolinie znajdującej się na akwenie cieśniny Dziwna wchodzi:

3) pływające znaki nawigacyjne od strony Zalewu Kamieńskiego do Dziwnowa i Wolina:

- a) pławy nieświecące - 27 sztuk,
- b) pławy świetlne - 2 sztuki.

Ryc. 8. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.



Źródło: opracowanie własne

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Przewiduje się wzrost znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich.
- Rozwój portów morskich wymaga dywersyfikacji pełnionych przez nie funkcji – zapewnienie szerokiej, odpowiadającej potrzebom rynkowym, oferty usługowej zarówno w ramach dynamicznie zmieniającej się funkcji transportowej, jak i innych portowych funkcji gospodarczych, w szczególności dystrybucyjno-logistycznej i przemysłowej.
- Na terenie portów morskich, wyłączonych z rybołówstwa komercyjnego, należy wzmocnić narzędzia kontroli i przestrzegania przepisów portowych w tym zakresie.

- Zakłada się utrzymanie i modernizację istniejących torów wodnych i torów podejściowych.
- Należy wziąć pod uwagę wpływ rozwoju turystyki na zmiany intensywności żeglugi, a tym samym inne pełnione przez porty funkcje.

6. Infrastruktura portowa

a) nabrzeża portowe

Zgodnie z Zarządzeniem nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2002 r. w skład infrastruktury portowej portu w Dziwnowie wchodzi następujące akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje:

1) Akwatorium znajdujące się w granicach administracyjnych portu w Dziwnowie o powierzchni 0,5025 km².

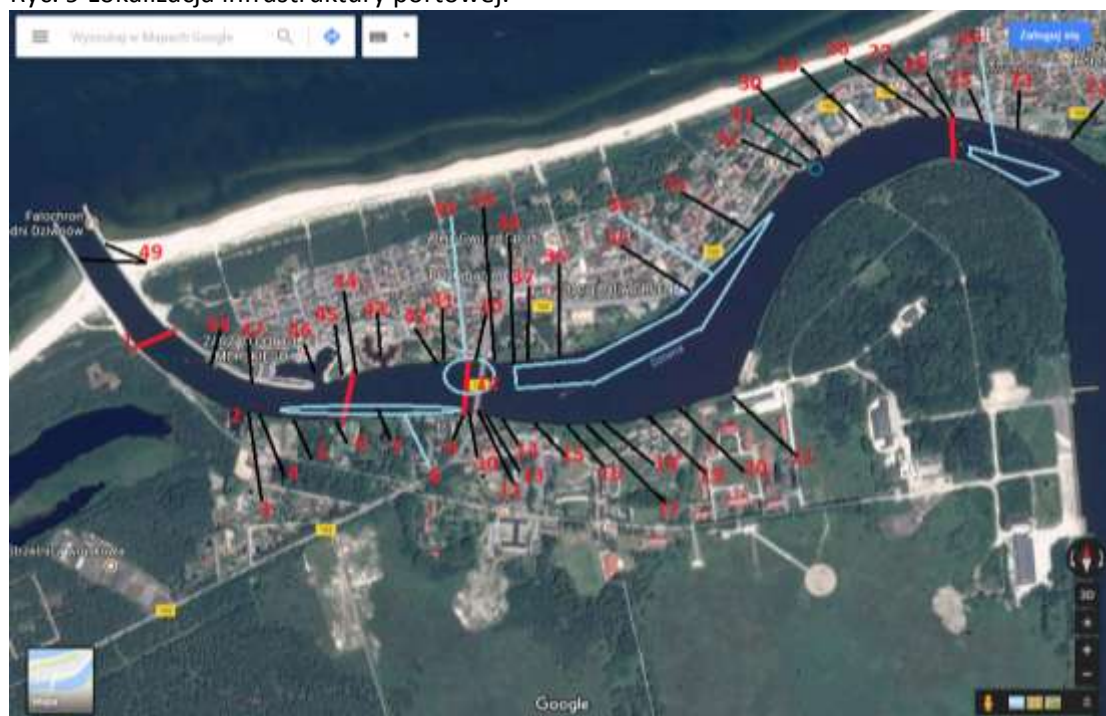
2) Obiekty hydrotechniczne:

- nabrzeża Basenu Zimowego o łącznej długości 482,50 m,
- pirs stacji paliw o obwodzie 32,20 m,
- umocnienie brzegowe zlokalizowane między pirsami stacji paliw a pirsami remontowymi o długości 427,50 m,
- pirs Remontowy o obwodzie 31,15 m,
- pomost dla jachtów wraz z pochylnią o długości 25,00 m,
- nabrzeże Przeładunkowe o długości 252,00 m,
- nabrzeże Postojowe Zachodnie o długości 87,50 m,
- nabrzeże Pasażerskie o długości 100,00 m,
- umocnienie brzegowe wschodnie o długości 280,00 m,
- umocnienie brzegowe zachodnie o długości 190 m.

3) Urządzenia i instalacje:

- oświetlenie portu,
- szafki poboru energii elektrycznej w Basenie Zimowym, szt. 3,
- zbiornik do odbioru wód zaolejonych o pojemności 8 m³.

Ryc. 9 Lokalizacja infrastruktury portowej.



Źródło: UMS

Tabela 1. Inwentaryzacja obiektów w Porcie Dziwnów.

Lp. (oznaczenie zgodne z Ryc. 9)	Nazwa obiektu	Właściciel/ użytkownik	Funkcja	Informacje dodatkowe
1.	Kabel światłowodu KSBM pod dnem Dziwny (wylot oznaczony znakiem kotwiczenia)	UMS	telekomunikacyjna	Prawdopodobnie kabel KSBM nie jest jedynym kablem przebiegającym w tym miejscu
2.	Marina Polmax	Iwona Samsoniuk	żeglarsko-rekreacyjna	http://www.polmax.com.pl/marina/marina.htm
3.	Pomost drewniany	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
4.	Pomost drewniany	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
5.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
6.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
7.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
	Przewiert kabla elektrycznego w dnie koryta Dziwny		energetyczna	
8.	Akwen „rurociągu”		Miejsce zakotwienia rurociągu refulacyjnego zestawu pogłębiarskiego UMS	Akwen wykorzystywany jest także przez małe okręty w czasie ćwiczeń wojskowych z parkiem (mostem) pontonowym.

9.	Kabel pod dnem (wylot oznaczony znakiem kotwiczenia)		Komunikacyjna, *Z9 – miejsce zakotwienia rurociągu	Miejsce zakotwienia rurociągu refulacyjnego zestawu pogłębiarskiego UMS oraz okazyjnie mostu pontonowego
10.	Stare przyczółki mostu pontonowego		Mocowanie mostu pontonowego wędkarstwo, wodowanie małych łodzi	
11.	Kable na dnie (tylko w prześle żeglownym) – osprzęt mostu zwodzonego	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	Zasilanie szlabanów na moście	
12.	Most zwodzony w Dziwnowie	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	Transportowa (drogowa i morska)	
13.	Pomost operatorów mostu zwodzonego	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	Zaplecze techniczne obsługi mostu	
14.	Mały basen zarośnięty trzcina		W przeszłości – miejsce cumowania łodzi DZI-18	
15.	Zjazd do wody dla łódek rekreacyjnych		Rekreacyjna	
16.	Wrak barki			
17.	„Dzikie” miejsce postojowe		Rekreacyjna	
18.	Pomost wędkarski			

19.	Baza WOPR	WOPR Dziwnów Leszek Kuszyński		
20.	Pomost wędkarski i cumowniczy	Wspólnota mieszkaniowa ul. Dziwna		
21.	Jednostka Wojskowa 5018 Dziwnów			Dwa nabrzeża i dwa slipy, miejsce cumowania okrętów. Planowany jest ich remont – dokumenty niejawne.
22.	Stary slip przy przystani sezonowej (planowany przez gminę do włączenia w granice portu)		Wodowanie małych łodzi	Slip jest obecnie w pasie technicznym.
23.	Przystań Sezonowa		Cumowanie jachtów	http://port.dziwnow.pl/?page_id=19
24.	Akwen „festynów”		Cykliczne imprezy żeglarskie: 1) Wyścigi łodzi monotypowych i 2) Festyn Rybaka 3) Regaty „Pożegnanie lata – Wujka Skowrońskiego”	
25.	Nb. Postojowe Wschodnie		Cumowanie jednostek rybackich	
26.	Kabel pod dnem Dziwny			Prawdopodobnie kabel energetyczny
27.	Nb. Pasażerskie		Postój statków pasażerskich Pana Józefa Skiby tel.	http://norddziwnow.pl/statki/
28.	Nb. Postojowe Zachodnie		Cumowanie jednostek pływających	

29.	Nb. Przeładunkowe		Cumowanie jednostek rybackich i innych pływających	Ryby rozładowywane są z kutrów i łodzi do chłodni firmy Bosman-Fish Romuald Podolski tel. 609 854 675
30.	Nb. „przy wędzarni”			Nieoficjalna przystań małych katamaranów
31.	Stocznia remontowa Dziwnów ze slipem do wodowania statków	Grzegorz Krakowski		Remonty i budowa statków rybackich i konstrukcji pływających. Akwen wodowania statków
32.	Pirs Remontowy			
33.	Nb. Skarpowe			Gmina Dziwnów wystąpiła do UMS o uzgodnienie inwestycji polegającej na modernizacji portu – Nabrzeże Turystyczne [pismo GPG-I-60440-3/5/16]
34.	Akwen „motorowodny”			Nieoficjalny obszar uprawiania sportów wodnych przez motorowodniaków
35.	Pirs Stacji Paliw	ORLEN	Tankowanie jachtów i motorówek	
36.	Ośrodek Sportów Wodnych	Zbigniew Jeszka		http://www.dziwnow.net/wystartowaly-bezpieczne-wakacje/07/2014/
	Dwa pomosty drewniane			
37.	Pomost pływający		Cumownicza dla żaglówek	
38.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
39.	„Dzikie” miejsce wodowania łódek	Wędkarze	Wodowanie łodzi	

40.	Akwen „wędkarski dla małych łódek”	Wędkarze łodziowi	Rekreacyjny połów ryb z łódek wędkarskich	Mapka dla wędkarzy – uzgodnienie miejsca i warunków uprawiania wędkarstwa
41.	Umocnienie brzegowe			Możliwy rozwój międzynarodowej żeglugi pasażerskiej pod warunkiem wybudowania nabrzeża do obsługi statków pasażerskich
42.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb i wodowanie łodzi	
43.	Port Jachtowy ze slipem do wodowania		Cumowanie jachtów i motorówek, wodowanie jednostek pływających	http://port.dziwnow.pl/?page_id=38
44.	Stary zjazd do wody z nabrzeżem		Wodowanie i postój małych łodzi	
45.	Baza Ratownictwa Brzegowego SAR	Ratownictwo morskie i usuwanie zanieczyszczeń wód morskich		http://www.sar.gov.pl/pl/location/dziwnow/ https://www.facebook.com/sarbsrdziwnow/?rf=526723224179170
	Pomosty użytkowane przez SAR			
46.	Basen Zimowy	ZMP Dziwnów i UMS (trwały zarząd – 70m nabrzeża w użyczeniu Gminy Dziwnów)	1) Postój i rozładunek jednostek rybackich 2) Miejsce schronienia w czasie sztormu dla statków	http://port.dziwnow.pl/?page_id=44
47.	Umocnienie wschodniego brzegu Dziwny		Rekreacyjny połów ryb	
48.	Pomost Odpraw Granicznych	UMS (trwały zarząd)	Miejsce schronienia w czasie sztormu dla statków	

49.	Falochrony wejściowe do portu Dziwnów	UMS (trwały zarząd)		
-----	---------------------------------------	---------------------	--	--

Źródło: UMS

Funkcje nabrzeży ¹²:

- a) Basen Zimowy spełnia rolę basenu postojowego dla jednostek rybackich oraz stanowi schronienie dla jednostek morskich w okresie sztormów. Jednocześnie jest stałym miejscem postoju statków ratownictwa brzegowego.
- b) Nabrzeże postojowo-przeładunkowe oraz część nabrzeża pasażerskiego spełniają rolę stałego miejsca postoju kutrów rybackich zarejestrowanych w porcie Dziwnów.

Ryc. 10. Nabrzeże przeładunkowe w porcie Dziwnów.



Źródło: UMS

- c) Nabrzeże pasażerskie jest miejscem postoju statków pasażerskich odbywających w sezonie letnim regularne rejsy do Kamienia Pomorskiego oraz w morze.

¹² Źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Port_morski_Dziwn%C3%B3w#cite_note-2. Ze względu na małą ilość danych, informacje te wymagają dodatkowych analiz i podane będą na późniejszym etapie prac.

Ryc. 11. Nabrzeże pasażerskie w porcie Dziwnów.



Źródło: UMS

- d) Nabrzeże postojowe (nowe pasażerskie) jest nabrzeżem przeznaczonym wyłącznie dla jednostek sportowych.
- e) Nabrzeże CPN

Ryc. 12. Nabrzeże CPN w pocie Dziwnów.



Źródło: UMS

f) Marina POLMAX

Ryc. 13 Marina Polmax w porcie Dziwnów.



Źródło: UMS

g) Port jachtowy w Dziwnowie wybudowany w 2013 roku, był miejscem Mistrzostw Świata w klasie Laser w 2014 r. i Optimist w 2015 r. W porcie mieści się 60 jednostek o maksymalnej długości 12 metrów, a do dyspozycji żeglarzy jest pełna infrastruktura socjalna i techniczna. Port ten jest ważnym punktem na mapie Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego i wraz z przystanią sezonową tworzą Marinę Dziwnów. Teren jest ogrodzony i monitorowany. W sąsiedztwie znajduje się siłownia i mały park. Mieszkańcy gminy wymieniają marinę jako największą atrakcję turystyczną gminy. Wśród zadań inwestycyjnych sołectwa Dziwnów Dolny na lata 2017-2019 jest Rozbudowa Mariny.

Ryc. 14. Port jachtowy w porcie Dziwnów.



Źródło: hdivision.pl

h) Pomost Odpraw

b) Planowane inwestycje

W 2018 roku ruszy przebudowa Promenady w Dziwnowie. Modernizacja obejmie odcinek od ulicy Przymorze do ulicy Żeromskiego. Prawie połowę kosztów inwestycji pokryją fundusze Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego. Zaplanowana infrastruktura to blisko 600-metrowy odcinek pieszy z ogrodzeniem drewnianym, oświetleniem i toaletami. Przy przejściu na wysokości ulicy Przymorze wymieniona zostanie sieć kanalizacyjna oraz postawione będą latarnie parkowe. Z kolei przy ulicy Osiedle Rybackie wykonane będzie m.in. zejście na plażę w formie pochylni, a przy ulicy Rybackiej oprócz miejsca umożliwiającego dostęp do plaży, zmodyfikowana zostanie skarpa. Ponadto w tym miejscu nowe będzie oświetlenie, a także sieć wodociągowa. Na realizację zadania Dziwnów zamierza przeznaczyć 3,8 mln zł. Wsparcie ze środków

unijnych wyniesie ponad 1,7 mln zł. Modernizację przewidziano na 2018 rok. Praca potrwa od stycznia do września.¹³

c) Dostępność drogowa i kolejowa

Ryc. 15. Dostępność drogowa obszaru portowego.



Źródło: opracowanie własne

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Biorąc pod uwagę planowane inwestycje, w planie należy określić zasady zagospodarowania poszczególnych części portu.
- Zróżnicowana struktura własnościowa gruntów leżących na obszarze portu, która może utrudniać podejmowanie na ich obszarze działań.
- Należy wziąć pod uwagę analizę dostępności komunikacyjnej poszczególnych części portu.

¹³ <http://www.kamienskie.info/promenada-w-dziwnowie-zmieni-swoje-oblicze/>

7. Porty w liczbach

W związku z tym, że Port morski w Dziwnowie nie jest portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, dane statystyczne dotyczące tego portu są dość okrojone.

Patrząc na ilość wejść i wyjść z portu, to port w Dziwnowie jest najruchliwszym portem na Zalewie Kamieńskim.

Tabela 2. Ilość zawinięć do portów Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin w latach 2012-2016.

Rok		Dziwnów		Kamień Pomorski		Wolin	
		Ilość wejść	Ilość wyjść	Ilość wejść	Ilość wyjść	Ilość wejść	Ilość wyjść
2012	Jednostki rybackie	1488	1488	446	446	241	241
2013	Jednostki rybackie	2339	2339	607	607	361	361
2014	Jednostki rybackie	2379	2379	607	607	359	359
2015	Jednostki rybackie	2206	2206	644	644	764	764
2016	Jednostki rybackie	1570	1570	854	854	798	798

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM w Szczecinie

Tabela 3. Dane statystyczne dot. wyładunku ryb w porcie Dziwnów w latach 2012 – 2016.

Rok sprawozdawczy	Wyładunek ryb
2012	1 108,1 t
2013	1 221,2 t
2014	1 945,9 t
2015	1 797,4 t
2016	3188,05 t

Źródło: dane UMS, Opracowane na podstawie danych z Okręgowego Inspektoratu Rybołówstwa

W porcie w Dziwnowie ma swoją bazę 16 łodzi rybackich motorowych oraz 7 kutrów. Liczba kutrów zmalała o ok połowę od 2005 roku.

Ryc. 16. Łodzie rybackie według baz rybackich.

Tabl. 16 /278/. **ŁODZIE RYBACKIE ^a WEDŁUG BAZ RYBACKICH**
Stan w dniu 31 XII
FISHING BOATS ^a BY FISHING BASES
As of 31 XII

WYSZCZEGÓL- NIENIE SPECIFICATION		Ogółem <i>Total</i>	Wiosłowe <i>Rowing boats</i>	Motorowe <i>Motor boats</i>	
			w szt. <i>in numbers</i>		moc w kW <i>power in kW</i>
OGÓŁEM	2005	325	7	318	15227
TOTAL	2010	284	6	278	14914
	2014	319	29	290	15141
	2015	319	29	290	15115
Chłopy		13	—	13	1018
Dartowo		46	23	23	1366
Dąbki		7	3	4	117
Dziwnów		16	—	16	969
Dźwirzyno		3	—	3	177
Jarosławiec		19	2	17	722
Kamień Pomorski .		6	—	6	136
Kołobrzeg		42	—	42	4385
Lubin		8	—	8	210
Międzywodzie		4	—	4	29
Międzyzdroje		5	—	5	350
Mrzeżyno		3	—	3	265
Niechorze		5	—	5	265
Nowe Warpno		2	—	2	24
Rewal		7	—	7	265
Stepnica		11	1	10	199
Szczecin		1	—	1	70
Szczecin-Dąbie...		10	—	10	188
Szczecin-Stołczyn .		6	—	6	138
Świnoujście		21	—	21	1686
Świnoujście-Karsibór		10	—	10	295
Świnoujście-Przytór		4	—	4	170
Trzebież		35	—	35	858
Unieście		13	—	13	675
Ustronie Morskie ..		7	—	7	323
Wolin		15	—	15	216

^a Bez nielicencjonowanych łodzi pomocniczych.

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

^a Excluding unlicensed auxiliary boats.

Source: data of the National Marine Fisheries Research Institute, Gdynia

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2016

Ryc. 17. Kutry według portów macierzystych.

Tabl. 17 /279/. KUTRY WEDŁUG PORTÓW MACIERZYSTYCH

Stan w dniu 31 XII

CUTTERS BY HOME PORTS

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION a – kutry cutters b – moc w kW power in kW		2005	2010	2014	2015
OGÓŁEM	a	85	38	37	37
TOTAL	b	23695	9760	9564	9564
Darłowo	a	25	11	10	10
	b	4458	1416	1291	1291
Dziwnów	a	13	6	7	7
	b	3108	1408	1541	1541
Kołobrzeg.	a	36	18	17	17
	b	13055	5999	5950	5950
Mrzeżyno	a	1	–	–	–
	b	221	–	–	–
Świnoujście	a	10	3	3	3
	b	2853	937	781	781

Źródło : dane Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

Source : data from the National Marine Fisheries Research Institute, Gdynia.

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2016

Ryc. 18. Długość nabrzeży w Porcie w Dziwnowie.

TABL. 4.1 DŁUGOŚĆ NABRZEŻY W PORTACH MORSKICH W 2015 R.
LENGHT OF SEAPORT QUAYS IN 2015

PORTY PORTS	Ogółem <i>Grand total</i>	W tym nadające się do eksploatacji <i>Of which suitable for use</i>	Z liczby ogółem <i>Of grand total</i>		
			nabrzeża głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji <i>quays of depth over 10.9 m suitable for use</i>	nabrzeża przeładunkowe <i>trans shipping quays</i>	
				razem <i>total</i>	w tym nadające się do eksploatacji <i>of which suitable for use</i>
			w metrach <i>in metres</i>		
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	92917	78186	10461	45372	44040
Gdańsk	28749	19717	4892	9842	9593
Gdynia	13783	13393	3788	10843	10843
Szczecin	20063	14959	–	11719	10686
Świnoujście	8115	8014	1781	6818	6768
Police	1000	1000	–	1000	1000
Darłowo	5941	5941	–	366	366
Dziwnów	1536	1432	–	232	232
Elbląg	4001	4001	–	2555	2555
Kołobrzeg	3130	3130	–	719	719
Nowe Warpno	193	193	–	–	–
Stepnica	500	500	–	452	452
Trzebież	747	747	–	–	–
Ustka	2992	2992	–	477	477
Władysławowo	2167	2167	–	349	349

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 19. Akcje ratownicze.

**TABL. 6.10 AKCJE RATOWNICZE PROWADZONE PRZEZ MORSKĄ SŁUŻBĘ
POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (dok.)**
*RESCUE ACTIONS CARRIED OUT BY MARITIME SEARCH
AND RESCUE SERVICE (cont.)*

WYSZCZEGÓLNIENIE	2012	2013	2014	2015	SPECIFICATION
AKCJE RATOWNICZE WEDŁUG MIEJSC BAZOWANIA JEDNOSTEK RATOWNICZYCH * (dok.) <i>RESCUE ACTIONS BY DOMICILE PORTS OF RESCUE VESSELS * (cont.)</i>					
Władysławowo	33	40	36	34	Władysławowo
Łeba	20	17	11	29	Łeba
Ustka	6	11	5	11	Ustka
Darłowo	8	14	15	12	Darłowo
Kołobrzeg	11	8	33	30	Kołobrzeg
Dziwnów	10	14	10	17	Dziwnów
Świnoujście	10	6	15	21	Świnoujście
Trzebież	7	16	8	17	Trzebież

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 20. Stan sanitarny wód.

TABL. 10.1 STAN SANITARNY WÓD MORSKICH W KĄPIELISKACH W 2015 R. (cd.)
SANITARY STATE OF SEA WATERS AT BATHING BEACHES
IN 2015 (cont.)

KĄPIELISKA BATHING BEACHES	Liczba Number of	Ocena jakości badanych prób ^a (+/-) Assessment of tested samples quality ^a (+/-)	
	punktów poboru water withdrawal points		prób samples
Zatoka Gdańska (dok.) Gulf of Gdansk (cont.)			
Krynica Morska	2	12	+
Mikoszewo	2	12	+
Sopot Kamienny Potok – Koliba	2	12	–
Sopot Łazienki Południowe Sopot Łazienki South	2	20	–
Stegna	2	12	+
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE WARMINSKO-MAZURSKIE VOIVODSHIP Zalew Wiśłany Vistula Lagoon			
Kadyny	2	4	+
Tolkmicko	2	4	+
Suchacz	2	4	+
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP Zalew Szczeciński Szczecin Lagoon			
Stepnica	2	10	+
Zatoka Pomorska Pomeranian Bay			
Międzyzdroje Zachód Międzyzdroje -West	2	12	+
Międzyzdroje Wschód Międzyzdroje -East	2	12	+
Świnoujście – Uznam	2	12	+
Otwarte morze Open sea			
Chłopy	2	10	+
Dartówko Wschodnie Dartówko – East	2	12	–
Dartówko Zachodnie Dartówko – West	2	12	–
Dziwnów	2	12	+
Dziwnówek	2	12	+
Dźwirzyno	2	10	+
Gąski	2	10	+
Grzybowo	2	10	+
Jarosławiec – Wschód Jarosławiec – East	2	14	–
Kołobrzeg – Plaża Centralna Kołobrzeg –Central Beach	3	15	–
Kołobrzeg – Plaża Podczele Kołobrzeg –Podczele Beach	2	10	+/-
Kołobrzeg – Zachód Kołobrzeg – West	2	14	+/-
Łązy	2	10	+
Łukęcin	2	12	+
Mielenko	2	10	+
Mielno	2	12	+/-

^a Próba odpowiada (+) / nie odpowiada (-) wymaganiom sanitarnym jakim powinna odpowiadać woda w kąpieliskach i miejscach wykorzystywanych do kąpieli wg Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 8 kwietnia 2011 r.
^a The sample corresponds (+) / does not correspond (-) to sanitary requirements for bathing beaches and site waters under the Regulation of the Minister of Health, dated 8 April 2011.

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

8. Strefy zamknięte

a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM

Na wodach Zalewu Kamieńskiego, gdzie zlokalizowany jest port w Dziwnowie, zgodnie z terytorialnym zakresem działania inspektorów rybołówstwa morskiego, na podstawie Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 24 września 2004 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2267) rybołówstwo nadzoruje Okręgowy Inspektor Rybołówstwa w Szczecinie. Na podstawie art. 11, w związku z art. 141 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w drodze zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. określił:

1) stałe obwody ochronne lub obwody ochronne na czas określony oraz szczegółowe warunki prowadzenia w nich połowów (§ 5 i 6),

§ 5. Ustanawia się obszary wyłączone z wykonywania rybołówstwa komercyjnego na stałe:

- 1) Zatoka Cicha – na południe od równoleżnika 53°56,000'N;
- 2) Zatoka Karpinka – od kładki dla pieszych na trasie Kamień Pomorski-Żółcino do zachodniej krawędzi mostu drogowego przez rzekę Świniec, na drodze łączącej miejscowości Kamień Pomorski i Dziwnów;

§ 6. 1 Ustanawia się obszary wyłączone z wykonywania rybołówstwa komercyjnego na czas określony:

- 1) od dnia 5 maja do dnia 5 czerwca na następujących obszarach wodnych:
 - a) akwen rzeki Dziwna w pasie o szerokości 300 m wzdłuż wschodniego brzegu na odcinku od dolnego na-bieżnika w miejscowości Zagórze do równoleżnika 53°49,600'N,
 - b) rzeka Dziwna od mostu kołowego na ulicy Zamkowej w Wolinie, do linii biegnącej wzdłuż równoleżnika 53°55,800'N,
 - c) akwen Zatoki Cichej ograniczony od północy mostem łączącym wyspę Chrząszczewską z Kamieniem Pomorskim a od zachodu linią biegnącą wzdłuż południka 14°43,000'E (do Kępy Gardzkiej),
 - d) na pozostałych obszarach, w pasie o szerokości 50 m od roślinności twardej (trzcina, pałka wodna, sitowie, tatarak) lub brzegu;
 - 2) od dnia 1 listopada do ostatniego dnia lutego na następujących obszarach wodnych:
 - a) Jezioro Wrzosowskie (Zatoka Wrzosowska) na północ od linii prostej łączącej wieżę kościoła w Dziwnówku z północnym krańcem nabrzeża jednostki wojskowej w Dziwnowie oraz rzeka Dziwna od Jeziora Wrzosowskiego (Zatoka Wrzosowska) do ujścia w morze,
2. Z wyłączeniem okresu od dnia 1 grudnia do dnia 31 marca na obszarach obwodów ochronnych, o których mowa w powyższych punktach, zezwala się na odławianie

węgorzy przy użyciu sznurów haczykowych oraz mieroży. Miejsce i czas połowów uzgadnia się z właściwym inspektorem rybołówstwa morskiego.

Mapka z lokalizacją obszarów wyłączonych z rybołówstwa komercyjnego znajduje się na Rycinie nr 4.

b) Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach

Dodatkowe ograniczenia wprowadza Urząd Morski w Szczecinie, w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach.

Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. pt. Przepisy portowe¹⁴ określa w par. 62 następujące zasady ruchu statków w porcie Dziwnów:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 60 m, a maksymalna szerokość całkowita 11,5 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Dziwnów;
- 3) (uchylony);
- 4) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm;
- 5) warunki wejścia i wyjścia do/z portu statków, przy sile wiatru powyżej 7 B lub stanie morza powyżej 4, każdorazowo określa Kapitan Portu Dziwnów.

¹⁴ Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z .2013. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533 oraz z 2017 r. poz. 2099

c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

W sąsiedztwie obszaru opracowania występują tereny, dla których Minister Obrony Narodowej wyznaczył strefy zamknięte strefy niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Ryc. 21. Obszar wojskowy.



Źródło: opracowanie własne.

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Należy wziąć pod uwagę informacje nt. obszarów ograniczonego użytkowania i uwidocznić te obszary na rysunku planu oraz przedstawić naturę ograniczeń w treści planu.

9. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia

a) Infrastruktura liniowa

Istniejąca infrastruktura techniczna na obszarze polskich wód wewnętrznych Zalewu Kamieńskiego, gdzie zlokalizowany jest port w Dziwnowie, to głównie kable elektroenergetyczne i światłowodowe, rurociągi (tłoczne ścieków sanitarnych czy solanki i przesyłowe gazu) i napowietrzne linie elektroenergetyczne.

Planowana infrastruktura liniowa związana jest przede wszystkim z rozwojem sektora energetycznego oraz zapewnieniem bezpieczeństwa energetycznego państwa poprzez dywersyfikację źródeł dostaw surowców.

Ryc. 22. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych do Studium z UM w Szczecinie

Istniejąca infrastruktura liniowa:

1) W granicach portu w Dziwnowie przebiega przepust z czynnym kablem energetycznym, zalesiający obiekty nawigacyjne po stronie zachodniej. Kabel pod dnem (wylot oznaczony znakiem kotwiczenia).

Ryc. 23. Czynny kabel energetyczny.



Źródło: UMS

Ryc. 24. Czynny kabel energetyczny – lokalizacja.



Źródło: Informacja z UMS z dnia 24.11.2017r

2) Kabel światłowodu KSBM pod dnem Dziwny (wylot oznaczony znakiem kotwiczenia).

Ryc. 25. Kabel światłowodu KSBM – lokalizacja.



Źródło: Dane UMS

3) Kabel pod dnem Dziwny, prawdopodobnie energetyczny.

Ryc. 26. Kabel pod dnem Dziwny – lokalizacja.



Źródło: Dane UMS

4) Kable na dnie (tylko w prześle żeglownym) – osprzęt mostu zwodzonego, właściciel Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, funkcja - Zasilanie szlabanów na moście.

Ryc. 27. Kabel zasilające szlabany na moście – lokalizacja.



Źródło: Dane UMS

Ryc. 28. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS.

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	GMINA	NR DZIAŁKI	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE
1	3/2014	01.07.2014	Trzebiatów, Dziwnów, Świnoujście	51/1; 605, 846/45; 59/3; 202/1	ułożenie i utrzymywanie linii światłowodowej Pomorskiej Magistrali Teleinformatycznej w ramach Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap II A	Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni	brak sprzeciwu z dnia 17.10.2014 r znak: AP-1.7843.1.659-1.2014.WP (odnośnie przejścia pod Dziwną)

Źródło: UMS

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Należy uwzględnić istniejącą liniową infrastrukturę techniczną oraz inwestycje, dla których zostały wydane decyzje na ich realizację.
- Zakłada się szybki rozwój liniowej infrastruktury technicznej. W związku z powyższym pojawia się potrzeba jej uporządkowania zgodnie z zasadą oszczędnego wykorzystania przestrzeni morskiej.
- Planowane przeznaczenie obszarów morskich nie powinno zakłócać funkcji wód przybrzeżnych, jaką jest odbiór oczyszczonych ścieków i wód deszczowych.
- Należy wypracować szerokość stref buforowych i zakres ograniczeń w wykorzystaniu tych obszarów.

- Należy uwzględnić budowę kabla światłowodowego w relacji od Stacji Radarowej na wyspie Chełminek do Kapitanatu Portu Trzebież.
- **Wskazane jest wykonanie inwentaryzacji sieci infrastruktury technicznej przez geodetów.**

Braki wiedzy

- Materiały kartograficzne, jakimi dysponują powiatowe ośrodki geodezyjne oraz dostępna mapa nawigacyjna, nie pozwalają na pełne przeanalizowanie występujących na obszarze opracowania sieci infrastruktury technicznej.

b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia

Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej „wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia ustalającego ich lokalizację oraz określającego warunki ich wykorzystania na tych obszarach”.

Na obszarze opracowania znajdują się następujące pomosty, obiekty hydrotechniczne i inne formy wykorzystania wód:

Tabela nr 4. Wykaz konstrukcji i innych obiektów hydrotechnicznych na obszarze opracowania.

Nazwa jednostki	Lp.	Lokalizacja	Obiekt
Zatoka Wrzosowska	1	Dziwnów Płw. Piaszczysty	Pozostałości po trzech pomostach (pale)
	2	Dziwnów Wybrzeże Kościeszkowskie	Umocnienie brzegowe
Cieśnina Dziwny	#		Nieoznakowane miejsca ćwiczeń żołnierzy jednostki wojskowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z UM w Szczecinie.

Z informacji uzyskanych z Kapitanatu Portu Dziwnów wynika, że w bliżej nieokreślonych miejscach na Dziwniej co kilka lat odbywają się ćwiczenia żołnierzy jednostki wojskowej. Oficjalnie, na cieśninie Dziwna nie są zlokalizowane żadne poligony wojskowe.

Na obszarze opracowania zostały wydane następujące decyzje lokalizacyjne właściwych ministrów zezwalające na realizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń.

Ryc. 29. Wydane decyzje lokalizacyjne właściwych ministrów.

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZ.	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / Z GŁOSZENIE
1	143/3/11	2011.02.14	605/1, 846/45	Przebudowa prześia zwodzonego, budowa izbic i remont mostu przez rzekę Dziwną w ciągu drogi wojewódzkiej nr 102 w km 27+058 w m. Dziwnów	Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	dec nr 218/2011 z dnia 09.09.2011 r. znak: 1.1.7840.53-7.11.MBK
2	169/20/2/11/12	2012.02.03	605/1	Zainstalowanie na bulwarze Wybrzeża Kościuszkowskiego w Dziwnowie (Woj. Zachodniopomorskie) odnog cumowniczych i pomostów pływających	Gmina Dziwnów	dec nr 309/2012 z dnia 17.12.2012 r. znak: AP-1.7840.340-3.2012
3	183/12	2012.10.31	605	Wykonanie podejścia do basenu Portu Jachtowego - na części działki 605 w m. w ramach inwestycji pn. "Budowa Portu Jachtowego wraz z budynkiem i towarzyszącą infrastrukturą w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego"	Gmina Dziwnów	dec nr 62/2013 z dnia 18.03.2013 r. znak: AP-1.7840.18.30-3.2013.WP
4	18/13	30.09.2013	605/1	Posadowienie dwóch pomostów w celach wędkarskich i rekreacyjnych	Pan Andrzej Boroń	
5	35/14	20.01.2014	605/1	Modernizacja Portu Rybackiego w Dziwnowie	Gmina Dziwnów	
6	15/15	12.05.2015	846/46	Przebudowa nabrzeża dziwnowego MP-15 wraz z pochylniami w Dziwnowie	Rejonowy Zarząd Infrastruktury	dec nr 64/O/2015 z dnia 25.11.2015 r. znak: ZUM-PF-78/2015
7	7/16	08.03.2016	605/1	Pomost pływający przeznaczony dla Brzegowej Stacji Ratowniczej w Dziwnowie	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	
8	21/16	21.07.2016	605/1	Modernizacja Portu Rybackiego w Dziwnowie - Nabrzeże Turystyczne	Gmina Dziwnów	dec nr 255/2016 z dnia 15.12.2016 r. znak: AP-1.7840.1.289-3.2016.HG

Źródło: UMS

c) Elementy nad wodami portowymi

Analizując rozmieszczenie konstrukcji i urządzeń na obszarze morskich wód wewnętrznych nie sposób pominąć obiektów znajdujących się ponad tymi wodami. W obszarze opracowania zinventaryzowano następujące elementy zagospodarowania obszaru:

- Most zwodzony w Dziwnowie, właściciel Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, funkcja transportowa (drogowa i morska).

Ryc. 30. Most zwodzony w porcie.



źródło <http://www.dziwnow.com.pl>

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Należy uwzględnić istniejące sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia oraz obiekty znajdujące się ponad morskimi wodami wewnętrznymi oraz inwestycje, dla których zostały wydane decyzje na ich lokalizację.
- W związku z rozwojem turystyki, żeglugi i rybołówstwa zakłada się powstanie nowych inwestycji na obszarach morskich wód wewnętrznych. W związku z powyższym pojawia się potrzeba ich uwzględniania w planie i wyznaczenia miejsc ich lokalizacji.
- Wskazane jest opracowanie map do celów planistycznych, które będą zawierały aktualną treść – zinventaryzowane sztuczne wyspy, konstrukcje i pozostałe urządzenia.

Braki wiedzy

- Materiały kartograficzne, jakimi dysponują powiatowe ośrodki geodezyjne oraz dostępna mapa nawigacyjna, nie pozwalają na pełne przeanalizowanie występujących na obszarze opracowania sieci infrastruktury technicznej.

d) Wraki

Od połowy lat dziewięćdziesiątych obserwuje się coraz większy rozwój pletwonurkowania w Polsce. Niestety niekontrolowany dostęp do wraków może doprowadzić, w bardzo krótkim czasie, do nieodwracalnych zniszczeń, a w efekcie końcowym do istotnego zmniejszenia ich wartości jako atrakcji turystycznej, jak i w niektórych wypadkach zabytkowej.

Pomimo niesprzyjających warunków naturalnych (zimna i słabo przejrzysta woda, mało zróżnicowana w porównaniu z morzami flora i fauna) nurkowania wrakowe stają się jedną z większych atrakcji polskich obszarów morskich. Istniejące do końca lat 90. ubiegłego wieku utrudnienia formalne dotyczące nurkowania w morzu, spowodowały, że wraki są też mniej zniszczone przez nurkowania rabunkowe.

Kwestie eksploracji wraków są regulowane ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. W tym celu potrzebne są pozwolenia. Ponadto Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie Zarządzeniem Porządkowym Nr 2 z dnia 25 czerwca 2001 r. w sprawie nurkowań na wrakach (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 26, poz. 515) uregulował sprawy dotyczące nurkowania na wrakach znajdujących się na polskich obszarach morskich w granicach właściwości terytorialnej Dyrektora.

Na obszarze opracowania zlokalizowany jest 1 wrak barki.

Ryc. 31. Wrak barki w porcie.



Źródło: Dane UMS

Ryc. 32. Lokalizacja wraków statków na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne

e) Kanalizacja

Ryc. 33. Wyloty kanalizacyjne.

Port Dziwnów – wyloty kanalizacyjne			
Wylot	Położenie	Urządzenie oczyszczające	Uwagi
Wylot nr 1		separator, osadnik	ul. Słowackiego i Wybrzeże Kościuszkowskie → Dziwna (Zarząd Dróg)
Wylot nr 2		separator, osadnik	ul. Słowackiego i Wybrzeże Kościuszkowskie → Dziwna (Zarząd Dróg)
Wylot w Nab. „Bellona”	Nab. „Bellona”	separator, osadnik	Nab. „Bellona” → Dziwna

Źródło: Dane UMS

10. Inne wykorzystanie przestrzeni portu

a) Turystyka, spoty wodne i rekreacja

Turystyka zalewowa to aktywność turystyczna, opierająca się na swoistych zasobach morza (w tym morskich wód wewnętrznych). Jest ona ważnym elementem przemysłu turystycznego. Turystyka nadmorska to wszelkie przejawy aktywności, podejmowane w obszarze nadmorskim, czyli żegluga biała (na statkach żeglugi przybrzeżnej), żeglarstwo jachtowe, deskowe, lodowe, kajakarstwo, nurkowanie, wędkarstwo, itp.

Inny podział turystyki nadmorskiej opiera się na formach aktywności i obejmuje:

- turystykę kwalifikowaną (wszystkie sporty wodne),
- turystykę wypoczynkową (kąpiele morskie, lecznicze, rejsy pasażerskie itp.).

Cechą charakterystyczną polskiej turystyki nadzalewowej jest jej koncentracja sezonowa. Ma ona miejsce w ciągu 60-90 dni w ciągu roku ze względu na warunki pogodowe i klimatyczne. Jest ona najbardziej intensywną formą turystyki, ale jej zakres przestrzenny ogranicza się do brzegu. Czynnikiem determinującym rozwój turystyki zalewowej jest przede wszystkim zamożność i stopień wykształcenia społeczeństwa, obecność zaplecza obsługującego turystykę oraz warunki środowiskowe i klimatyczne.

Od wielu lat w Polsce zauważa się wyraźny trend we wzroście liczby jachtów i marin.

Na terenie portu nie ma miejsc wyznaczonych do żeglarstwa.

Ryc. 34. Rozmieszczenie miejsc żeglarskich w porcie.



Źródło: opracowanie własne

Gmina Dziwnów jest typowo turystyczną gminą. Zgodnie z polityką przestrzenną gminy możliwa jest tu także realizacja obiektów rekreacyjnych i sportowych oraz usług związanych z podstawowymi funkcjami terenu.

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych:

- Należy przewidzieć dalszy rozwój kwalifikowanej turystyki nadzalewowej i wskazać tereny, które są ku temu najbardziej predestynowane.
- Należy wydzielić akweny o dominującej funkcji turystycznej i rekreacyjnej.
- Należy uwzględnić rozwój marin, jachtingu i turystyki wędkarskiej.
- Należy zintensyfikować współpracę pomiędzy gminami, starostami i marszałkiem w zakresie rozwoju turystyki w obszarze nadzalewowym.

Brak wiedzy:

- Pojemność turystyczna obszarów morskich wykorzystywanych na potrzeby nadzalewowej turystyki kwalifikowanej i sportów morskich.

b) Bezpieczeństwo i obronność Państwa

W granicach pasa nadbrzeżnego obszaru Studium, w pobliżu portu w Dziwnowie, zlokalizowany jest teren zamknięty – **kompleks wojskowy nr 4310**. Zgodnie z Decyzją Nr 38/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2017 r. zmieniającą decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. Min. Obrony Nar. poz. 33 z dnia 13 lutego 2017 r.) ww. kompleks wojskowy nr 4310 zlokalizowany jest w gminie Dziwnów, obr. Dziwnów, działki nr

854/94, 854/95, 854/116, 846/17, 846/19, 846/21, 846/22, 846/23, 846/24, 846/25, 846/26, 846/27, 846/28, 846/29 i 846/31. Biorąc pod uwagę projektowany przebieg granic portu morskiego w Dziwnowie stwierdza się, że północna część tego kompleksu znajdzie się w granicach tego portu.

Na obszarze opracowania zlokalizowane jest ponadto nieoznakowane miejsce ćwiczeń żołnierzy jednostki wojskowej. Znajduje się ono na obszarze wód Cieśniny Dziwny. Z informacji uzyskanych z Kapitanatu Portu Dziwów wynika, że w bliżej nieokreślonych miejscach na Dziwniej co kilka lat odbywają się ćwiczenia żołnierzy jednostki wojskowej. Oficjalnie, na cieśninie Dziwna nie są zlokalizowane żadne poligony wojskowe. W planie zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu części akwenów, wynikające z istnienia ww. obszarów.

Lokalizację kompleksu wojskowego w porcie przedstawia Rycina nr 21.

Ryc. 35. Nabrzeże wojskowe w porcie.



Źródło: Dane UMS

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- Należy wziąć pod uwagę informacje dotyczące istniejącego kompleksu wojskowego nr 4310 oraz nieoznakowane miejsca ćwiczeń żołnierzy jednostki wojskowej.
- Potrzeby obronne, a więc także uwzględnienie w Planie informacji o charakterze niejawnym, powinny być zapewnione poprzez opiniowanie projektu Planu przez Ministerstwo Obrony Narodowej (MON).
- Dla istniejących i planowanych miejsc wykorzystywanych przez MON należy wskazać strefy bezpieczeństwa wokół obiektów na obszarze portu.

IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych

Ze względu na nadmorskie i przygraniczne położenie Zalewu Kamieńskiego i połączenie go z Zalewem Szczecińskim i Zatoką Pomorską, a zwłaszcza funkcjonowanie portów w Szczecinie i Świnoujściu oraz jednego z czterech nadmorskich portów w Dziwnowie, szczególnie ważne są powiązania infrastrukturalne, społeczne i przyrodnicze województwa z resztą Polski i z Europą. Główne połączenia wiodą na północ przez Bałtyk do Danii i Szwecji, oraz na południe do południowej i centralnej Polski, do Czech i Austrii, a także w kierunku południowo-zachodnim do Berlina. Od południa Zalew graniczy z żeglownym odcinkiem Odry, mający połączenie z siecią dróg wodnych Europy zachodniej.

Rozwój portów, w tym portu w Dziwnowie jest ściśle związany z rozwojem transportu w zakresie wykorzystania ww. połączeń.

Poniżej przeanalizowane zostały dokumenty strategiczne na poziomie międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

1. Dokumenty poziomu transgranicznego

Państwa europejskie, zarówno członkowie Wspólnot Europejskich, jak i pozostające poza ich strukturami – w tym Polska – już w latach 70. ubiegłego wieku podjęły wspólne działania mające na celu wzmocnienie spójności terytorialnej Europy. Działania te są kontynuowane w ramach Unii Europejskiej. Dotyczą one głównie:

- ochrony struktur ekologicznych (ECONET, Natura 2000, Europejska Konwencja Krajobrazowa, Konwencja Helsińska o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 r., Konwencja Ramsar z 1971 r. i inne),
- rozwoju i zagospodarowania przestrzennego terytorium Unii Europejskiej (studium ESDP z 1997 r., Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej TAEU z 2007 r.),
- rozbudowy transeuropejskich sieci transportowych (paneuropejskie korytarze transportowe, Trans-European Transport Networks),
- zrównoważonego rozwoju miast (Karta Lipska na rzecz rozwoju miast i spójności terytorialnej z 2007 r.),
- wzmacniania procesów metropolizacji i powiązań między obszarami metropolitalnymi.

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ESDP), przyjęta w roku 1999, stanowiła pierwszą wieloletnią wizję rozwoju terytorium Europy. Wskazywała na potrzeby działań rozwojowych i potencjał wynikający z różnorodności geograficznej terytorium europejskiego.

Dalsze prace nad problemami planowania przestrzennego w krajach UE doprowadziły do powstania Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej (TAUE), przyjętej przez kraje członkowskie w maju 2007 r. W dokumencie podkreśla się potrzebę dążenia do zrównoważonego rozwoju gospodarczego, tworzenia miejsc pracy oraz społecznego i ekologicznego rozwoju we wszystkich regionach UE przy jednoczesnym zapewnieniu lepszych warunków i jakości życia oraz równych szans, bez względu na miejsce zamieszkania.

Kontynuacja prac nad tematem planowania przestrzennego doprowadziła do przyjęcia w październiku 2008 r. przez Komisję Europejską *Zielonej Księgi*, w której zwrócono uwagę na:

- problemy społeczne i ekonomiczne związane z gęstością zaludnienia (m.in. wyludnianie się obszarów wiejskich, patologie dużych miast),
- mankamenty sieci transportowej i niedostatecznego wykorzystania bardziej ekologicznych rodzajów transportu, zwłaszcza w nowo przyjętych krajach członkowskich UE, utrudniające m.in. dostęp do usług,
- specyficzne problemy regionów górskich, wyspiarskich, słabo zaludnionych i stref przybrzeżnych jako wskazane do podjęcia w praktyce planowania przestrzennego krajów członkowskich Unii Europejskiej.

Podstawowym dokumentem strategicznym w Unii Europejskiej w nadchodzącym dziesięcioleciu będzie Strategia Europa 2020, która ma umożliwić odbudowę gospodarki UE po kryzysie gospodarczym, przyspieszając jednocześnie zwrot w stronę inteligentniejszej i przyjaźniejszej dla środowiska gospodarki. Strategia UE 2020 opiera się na postępie poczynionym w ramach Strategii Lizbońskiej, która koncentruje się na wzroście gospodarczym i zatrudnieniu.

Rozwój portów wpisuje się w założenia wszystkich dokumentów strategicznych, związany jest zwłaszcza z rozwojem zintegrowanych sieci transportowych i rozwojem turystyki.

Strategia Europa 2020

Celem strategii „Europa 2020” jest osiągnięcie wzrostu gospodarczego, który będzie: inteligentny dzięki bardziej efektywnym inwestycjom w edukację, badania naukowe i innowacje; zrównoważony dzięki zdecydowanemu przesunięciu w kierunku gospodarki niskoemisyjnej; oraz sprzyjający włączeniu społecznemu, ze szczególnym naciskiem na tworzenie nowych miejsc pracy i ograniczanie ubóstwa. Strategia koncentruje się na pięciu dalekosiężnych celach w dziedzinie zatrudnienia, innowacyjności, edukacji, walki z ubóstwem oraz w zakresie klimatu i energii.

Cele określone w Strategii Europa 2020, w tym w szczególności w zakresie inicjatywy przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, kładą silny nacisk na działania zmierzające do stworzenia zmodernizowanych, inteligentnych i zintegrowanych sieci infrastruktury transportowej, co wiązać się będzie z koniecznością rozwoju portów morskich, w tym portu w Dziwnowie.

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (VASAB 2010)

Głównym celem Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest zacieśnienie współpracy w regionie i wykorzystanie potencjału, jaki pojawił się wraz z rozszerzeniem UE. Jej inicjatorem był Parlament Europejski, który w listopadzie 2006 r. przyjął rezolucję postulującą opracowanie SUE RMB.

Istotą Strategii jest współpraca na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem świata nauki, ośrodków badawczych, akademickich, struktur regionalnych, instytucji zarządzających programami operacyjnymi, a także sektora prywatnego. Strategia stwarza możliwość nawiązania szerokich kontaktów z partnerami makroregionu, inicjowania nowych projektów oraz promowania na forum międzynarodowym projektów już istniejących.

Program wpisuje się w zamierzenia ujęte w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, w tym w szczególności w 2 cel strategiczny „Rozwój połączeń w regionie” obejmujący działania mające na celu ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych.

Realizacji tych zamierzeń ma służyć koordynacja polityki transportowej i inwestycji infrastrukturalnych w poszczególnych krajach.

Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego w zakresie rozwoju portów wynikające z nadgranicznego położenia województwa zachodniopomorskiego, znalazły także wyraz w dokumentach współpracy transgranicznej z Niemcami oraz w inicjatywach międzynarodowych, m.in. takich jak:

- Projekt *TransLogis*, dotyczący badań infrastruktury transportowej w czterech sąsiadujących ze sobą regionach nadbałtyckich,
- Projekt *Adriatic-Baltic Landbridge (A-B Landbridge)*, dotyczący analizy możliwości rozwoju połączeń multimodalnych w korytarzu transportowym północ-południe między Bałtykiem i Adriatykiem (w ramach programu INTERREG IIIB CADSES),
- Projekt *South-North Axis (SoNorA)* na rzecz opracowania wspólnej strategii dla Europy środkowej i rozwoju infrastruktury sieci multimodalnej północ-południe (w ramach programu dla Europy środkowej),
- *Baltic Gateway*, projekt dotyczący lądowych połączeń transportowych portów nadbałtyckich,
- *Baltic Coast*, projekt dotyczący zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi,
- *Współpraca Subregionalna Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC)*, mająca na celu wzmocnienie współpracy regionalnej,
- HELCOM, projekt dotyczący zmniejszenia dopływu zanieczyszczeń do Bałtyku i ochrony bioróżnorodności tego morza,
- Partnerstwo-Odra, wielopłaszczyznowa współpraca polskich województw i niemieckich krajów związkowych,
- Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX,
- Program Niemiecko-Polskiego Obszaru Rozwoju Odra-Nysa (DPERON).

Spośród programów obejmujących zagadnienia zagospodarowania przestrzennego i dotyczących województwa zachodniopomorskiego, przygotowywanych do realizacji, wymienić należy:

- Program Ulysses, dotyczący badań obszarów transgranicznych,
- Koncepcję rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

Program VASAB 2010 formułuje następujące wytyczne w zakresie rozwoju portów odnoszące się do planowania przestrzennego w Regionie Morza Bałtyckiego, m.in.:

- rozwój sieci transportowej, zwłaszcza rodzajów transportu przyjaznych środowisku,
- tworzenie zintegrowanego systemu intermodalnej infrastruktury transportowej,
- rozwój turystyki na terenach nadmorskich, w tym na wyspach,
- rozwój stref przybrzeżnych Bałtyku z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska z jednej i celów społeczno-gospodarczych z drugiej strony.

Wytyczne z Programu Rozwoju Przestrzennego Meklemburgii Pomorza Przedniego – niem. Landesraumentwicklungsprogramm Meklenburg-Vorpommern (Schwerin, czerwiec 2016r.)

Władze Kraju Związkowego Meklemburgii Pomorza Przedniego kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju przestrzennego opierają się na powiązaniach ze sobą funkcji społecznych i gospodarczych przestrzeni z funkcjami ekologicznymi wskazując trwałą, wieloprzestrzenną zrównoważony ład przestrzenny.

U podstaw rozwoju Pomorza Przedniego leżą następujące założenia:

- Transport i sieci komunikacyjne należy tak rozbudowywać aby obejmowały i łączyły między sobą wszystkie części Kraju Związkowego, w tym należy wzmocnić rentę geograficzną Kraju w aspekcie powiązań gospodarczych, socjalnych i kulturalnych z Europą Północną i Wschodnią.

Kolejowy transport pasażerski i towarowy, żegluga śródlądowa i pełnomorska oraz publiczna komunikacja bliskiego zasięgu mają być rozwijane priorytetowo.

- Połączenia komunikacyjne w obrębie Pomorza Przedniego i skomunikowanie Pomorza Przedniego z innymi regionami Niemiec i innymi krajami Europy należy rozwijać i szybko poprawiać przez odpowiednią ich obsługę. Duże znaczenie ma stworzenie efektywnych połączeń Północ-Południe, ale również rozwój połączeń drogowych, kolejowych i dróg wodnych na osi Wschód-Zachód.
- Turystyka ma stać się gałęzią gospodarki będącą wydajnym źródłem uzyskiwania dochodów i o całorocznym znaczeniu.

W zakresie utrzymania i rozwoju rybołówstwa władze Kraju Związkowego kładą główny nacisk na zachowanie walorów przyrodniczo-przestrzennych, niemniej kwestie rybołówstwa mają swój odpowiedni wysoki priorytet.

W ww. dokumencie wskazano także szereg założeń dla rozwoju turystyki i wypoczynku, które opierają się na wykorzystaniu lokalnych uwarunkowań związanych z dobrymi warunkami przyrodniczymi i pięknem krajobrazu.

Na południowym wybrzeżu Zalewu Szczecińskiego muszą zostać stworzone szczególne infrastrukturalne uwarunkowania dla rozwoju turystyki jako gałęzi gospodarki. Chodzi tu o takie działania, które wykraczają poza czyste działania odtworzeniowe. W szczególności chodzi tu o zróżnicowanie oferty noclegowej.

Dokument wskazuje również działania w zakresie rozwoju turystyki wodnej, które związane są m.in. z jakościową poprawą lokalizacji portowych wraz z odpowiednimi drogami dojazdowymi.

Wspólna Koncepcja Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań – Wizja 2030.

Wspólna Koncepcja Przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań jest wizją planistyczno-przestrzenną, określającą jak powinien wyglądać obszar po obu stronach Odry i Nysy Łużyckiej w 2030 roku.

Istotną osią polsko-niemieckiego obszaru powiazań jest rzeka Odra z jej dopływem Nysą Łużycką, które razem z dalszymi rzekami i drogami wodnymi kształtują geografie wspólnego obszaru gospodarczego. Dalszymi ważnymi determinantami środowiskowymi i gospodarczymi są: Morze Bałtyckie wraz z pasem wybrzeża, Zalew Szczeciński, rozległe pojezierza i tereny leśne w części centralnej oraz łańcuchy górskie na południu.

Sieci transportowe zapewniają dostępność wewnętrzną i zewnętrzną.

Z dokumentu tego wynika, że drogi wodne w polsko-niemieckim obszarze powiazań będą dużo intensywniej wykorzystywane na potrzeby transportu towarów i turystyki oraz że konieczne jest wymiana dokumentów strategicznych w zakresie informacji w zakresie planowanych inwestycji i działań.

Zakłada się wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich w tym:

- rozbudowywanie szlaków żeglugi morskiej (promocja żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwój autostrad morskich),
- wzmocnienie powiazań z zapleczem lądowym zgodnie z połączeniami i korytarzami transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) służące wzmocnieniu konkurencyjnej pozycji portów morskich polsko-niemieckiego obszaru powiazań,
- wspólne dążenie do wzmocnienia roli żeglugi śródlądowej w polsko-niemieckim obszarze powiazań, w celu realizacji transportu towarowego w sposób jak najmniej szkodliwy dla środowiska i jak najbardziej ekonomiczny oraz lepiej wykorzystujący rozwijającą się

infrastrukturę, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów gospodarności, ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej.

Do roku 2030 mają powstać w morskim obszarze polsko-niemieckie powiązania spójnych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, które m.in. mają wzmocnić transgraniczne powiązania przyrodnicze oraz zagwarantować ochronę zasobów naturalnych.

2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych

Część uwarunkowań zewnętrznych zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, w tym portu w Dziwnowie wynika z krajowych dokumentów strategicznych, planów i programów rządowych. Województwo, jego przestrzeń i kierunki rozwoju występują w tych dokumentach jako część składowa polityki regionalnej państwa.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności jest, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, z późn. zm.) (art. 9 ust. 1) – dokumentem określającym główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmującym okres co najmniej 15 lat.

Dokument został przyjęty przez Radę Ministrów 5 lutego 2013 r. Strategia jest dokumentem rządowym o charakterze analitycznym i rekomendacyjnym. Określa ona główne trendy, wyzwania i scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego Polski, a także kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju, z uwzględnieniem zrównoważonego rozwoju. Stanowi opis nowego projektu cywilizacyjnego, zorientowanego na przyszłość, w perspektywie do 2030 roku.

W każdym z obszarów strategicznych zostały określone strategiczne cele rozwojowe. Cele strategiczne uzupełnione są sprecyzowanymi kierunkami interwencji. Przy każdym z tych kierunków określony został cel do realizacji. Zebrane razem służą przedstawieniu zadań stojących przed administracją publiczną – przede wszystkim rządem, ale także samorządami – które należy zrealizować, aby poprawić jakość życia mieszkańców Polski.

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski wskazano na:

- Rozwój regionalny
- Transport

W odniesieniu do województwa zachodniopomorskiego strategia zakłada, że będzie ono wspierane w działaniach zmierzających do poprawy skomunikowania transportowego Szczecina w układzie południkowym, a także z Poznaniem i Warszawą (zarówno w układzie drogowym, jak i kolejowym). Polityka regionalna będzie dążyć do zwiększenia międzynarodowej konkurencyjności zespołu portowego oraz funkcji okołoportowych, głównie usługowych, spedycyjnych i finansowych. Kontynuowane będą i rozwijane różne formy współpracy przygranicznej z Niemcami, jak również w regionie Morza Bałtyckiego. Ważnym elementem polityki regionalnej będzie wykreowanie funkcji metropolitalnych Szczecina. Ważnym elementem polityki regionalnej państwa będzie ochrona przeciwpowodziowa, regulacja stosunków wodnych w dorzeczu Odry i pozostałych rzek,

uwzględniająca również ochronę terenów województwa przed suszą oraz przywrócenie funkcji transportowej dolnego biegu tej rzeki.

W *Strategii*, która jest dokumentem realizacyjnym w stosunku do *Strategii Rozwoju Kraju*, zatwierdzonym przez Komisję Europejską, bezpośrednio do przestrzeni województwa zachodniopomorskiego można odnieść zapisy o potrzebie rozwijania powiązań w ramach sieci TEN-T, włączających Polskę w europejski system transportowy, w tym połączeń pomiędzy Europą Zachodnią a krajami bałtyckimi oraz pomiędzy krajami skandynawskimi i krajami bałtyckimi a krajami Europy środkowej i południowej. Ponadto województwa bezpośrednio dotyczyć mogą zapisy o potrzebie rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej w największych portach morskich i rozwoju autostrad morskich. Będzie to miało wpływ na podniesienie konkurencyjności miast nadmorskich, jako miejsc koncentracji pewnych typów działalności gospodarczej i punktów tranzytowych oraz logistycznych. Niezbędne będą także inwestycje odtwarzające infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych, które umożliwią powstrzymanie regresu żeglugi śródlądowej.

Strategia Rozwoju Kraju

Strategia Rozwoju Kraju 2020 to główna strategia rozwojowa Polski do 2020 r. Wskazuje najważniejsze zadania państwa, które należy zrealizować w najbliższych latach, by przyspieszyć rozwój Polski, orientacyjny harmonogram oraz sposób finansowania zaplanowanych działań.

W obszarze strategicznym II Konkurencyjna gospodarka, wyodrębniony został Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu. W ramach tego celu wskazano, że „Podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (szlaków żeglugowych oraz portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych”. I dalej: „Przewiduje się wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego m. in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych. Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich. W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo-składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu. Istotny będzie rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych”.

Jednym z kluczowych działań inwestycyjnych w okresie do 2020 roku ma być wzmocnienie morskich powiązań transportowych.

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, przyjęta przez Radę Ministrów w grudniu 2011 r., jest podstawowym dokumentem określającym zasady polityki państwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju. Celem rozwoju przestrzennego kraju, wskazanym w tym dokumencie, jest dynamizacja rozwoju społeczno-gospodarczego i osiągnięcie europejskich standardów życia społeczeństwa w wyniku zwiększenia konkurencyjności gospodarki przy jednoczesnym stosowaniu zasad ochrony i racjonalnego kształtowania środowiska przyrodniczego, ochrony dziedzictwa kulturowego i bezpieczeństwa państwa.

Struktury przestrzenne, odpowiadające tym celom, muszą zatem m.in. współtworzyć europejski system gospodarki przestrzennej, tworzyć warunki efektywnego gospodarowania i poprawy jakości życia społeczeństwa na zróżnicowanych wewnętrznie obszarach, umożliwiać zapobieganie degradacji i aktywną ochronę środowiska przyrodniczego, dziedzictwa i krajobrazu kulturowego,

zapewniać bezpieczeństwo i ochronę ludności na wypadek awarii i klęsk żywiołowych oraz w warunkach zagrożenia militarnego.

Jednym z głównych kierunków polityki przestrzennej kraju jest kształtowanie warunków przestrzennych synergicznie przyspieszających rozwój, zgodny z parametrami europejskimi, i wykorzystujących własny potencjał regionów.

KPZK 2030 potwierdza ważność tworzenia związków funkcjonalnych z obszarami położonymi w pobliżu granic. Ze względu na przestrzenne kierunki intensyfikacji powiązań społeczno-gospodarczych, jako transgraniczny obszar szans rozwojowych (obejmujący szerszy niż tylko kilkumetrowy obszar położony po obu stronach granicy), widziane są zwłaszcza: obszar wschodnich Niemiec (w szczególności Berlin i Saksonia).

Zachodniopomorskie, jako jedno z trzech województw nadbałtyckich, graniczy z polskimi obszarami morskimi, których zasoby podlegają zagospodarowaniu.

Polska Zachodnia i Pomorze Środkowe, których głównym ośrodkiem jest Szczecin, stają się obszarem zintegrowanym funkcjonalnie z głównymi obszarami aktywności gospodarczej w centrum kraju oraz wzdłuż wybrzeża Bałtyku. Wykształceniu ulegają powiązania o charakterze międzynarodowym – przede wszystkim z Berlinem (na czym w szczególności może skorzystać Szczecin) i Saksonią, a także miastami i regionami położonymi po obu stronach Bałtyku (Kopenhagą, Skanią i Sztokholmem). Sprzyja to wykorzystaniu szans związanych z intensyfikacją integracji politycznej i społeczno-gospodarczej Polski oraz sieci metropolii z podstawowym obszarem koncentracji aktywności gospodarczej w UE (do której należy większość obszaru zarówno Niemiec, jak i Czech). Obszar styku i największych wzmocnień oddziaływań leży m.in. wzdłuż zachodniej granicy Polski. Korzyści z nadmorskiego położenia kraju są wykorzystywane dla jego rozwoju społeczno-gospodarczego. Obszary morskie i strefa brzegowa są zagospodarowane łącznie i w sposób racjonalny, z poszanowaniem bioróżnorodności i zasad ochrony środowiska, dzięki wprowadzeniu zintegrowanego planowania przestrzennego gwarantującego długotrwałą możliwość eksploataowania zasobów naturalnych i potencjału rozwojowego Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich w zakresie dalekomorskich przeładunków z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina.

Realizacja jednego z podstawowych celów rozwojowych Polski w perspektywie dwudziestu lat – podnoszenie konkurencyjności gospodarki – w wymiarze przestrzennym oznacza dążenie do efektywnego wykorzystania przestrzennego zagospodarowania kraju. Podstawową rolę w procesie wzrostu konkurencyjności gospodarki w układzie przestrzennym musi odegrać wykorzystanie potencjału głównych ośrodków miejskich jako miejsca koncentracji procesów gospodarczych, zmian społecznych i kulturowych. Polityka przestrzenna będzie wspierać podwyższanie ich konkurencyjności względem innych miast europejskich przy jednoczesnym zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego.

Jednym z zadań polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest wspomaganie procesu integracji obszarów przygranicznych z głównymi obszarami aktywności gospodarczej dzięki zapewnianiu rozwoju powiązań funkcjonalnych po obu stronach granicy. Ze względu na uwarunkowania polityczne sytuacja obszarów przygranicznych zlokalizowanych na zewnętrznej granicy UE jest trudniejsza od sytuacji obszarów przygranicznych zlokalizowanych na granicy wewnętrznej UE i wymaga odmiennego podejścia. Dla rozwiązania problemów obszarów przygranicznych potrzebne są działania zintegrowane na każdym poziomie planowania, uwzględniające narzędzia polityki regionalnej i przestrzennej.

Istotnym działaniem jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych.

W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi.

Zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych zapewni poprawę dostępności polskich portów od strony lądu i morza, a także wspieranie ich rozwoju zintegrowanego z szerszym spektrum regionalnych i krajowych procesów gospodarczych. Będzie ono stanowiło kluczowy element integracji lokalnego planowania przestrzennego dla całego pasa gmin w obszarach nadmorskich łączącego działania na lądzie i morzu, obejmującego także wprowadzenie specyficznych standardów zabudowy i zagospodarowania obszarów nadmorskich.

Strefa przybrzeżna

W KPZK 2030 wskazano, że: „Zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych zapewni poprawę dostępności polskich portów od strony lądu i morza, a także wspieranie ich rozwoju zintegrowanego z szerszym spektrum regionalnych i krajowych procesów gospodarczych. Będzie ono stanowiło kluczowy element integracji lokalnego planowania przestrzennego dla całego pasa gmin w obszarach nadmorskich łączącego działania na lądzie i morzu, obejmującego także wprowadzenie specyficznych standardów zabudowy i zagospodarowania obszarów nadmorskich”.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r.

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020 (SRPZ) jako strategia ponadregionalna zachowując komplementarność wobec strategii rozwoju województw, obejmuje zagadnienia współpracy między województwami oraz promuje działania poszerzające możliwości rozwoju partnerskich relacji między nimi.

Cele SRPZ korespondują z celami Strategii Rozwoju Kraju (SRK) dotyczącymi w szczególności zwiększenia innowacyjności gospodarki, podnoszenia efektywności transportu oraz wzmacniania mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju, jak również integracji przestrzennej dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych.

Cele rozwojowe SRPZ odnoszące się do potencjałów ponadregionalnych związanych z atrakcyjną ofertą gospodarczą i potencjałem badawczo-naukowym makroregionu korespondują przede wszystkim ze wzrostem konkurencyjności regionów. Z kolei cel dotyczący zwiększania integracji przestrzennej i funkcjonalnej makroregionu odnosi się do budowania spójności terytorialnej. Ponadregionalny charakter SRPZ promujący wielowymiarową współpracę i partnerstwo jako warunek jej powodzenia wpisuje się w cel tworzenia warunków skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Polityka została przyjęta przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005 r. Dokument przygotowano tak, aby zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej, polityka transportowa była sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając kierunki działania władz wykonawczych oraz stwarzając warunki dla działania samorządów. Dokument zawiera diagnozę stanu polskiego systemu transportowego, występujące trendy i problemy, cele, zasady i priorytety polityki transportowej, kierunki rozwoju poszczególnych branż transportu oraz instrumenty wdrażania i monitoringu polityki.

W dokumencie wskazano 10 priorytetów krajowej polityki transportowej. Za jeden z nich uznane zostało wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)

Podstawowym dokumentem planistycznym dotyczącym transportu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, jest „Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (SRT2020). Strategia określa cele i najważniejsze kierunki rozwoju sektora transportowego tak, aby możliwe było osiągnięcie celów założonych w średniookresowej i długookresowej strategii rozwoju kraju. Jednocześnie dokument ten uwzględnia uwarunkowania wynikające z europejskiej polityki transportowej. Działania określone w tym dokumencie opisane zostały w rozdziale III.1.

Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)

Zgodnie założeniami dokumentu, jako jeden z kierunków priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej wskazano poprawę bezpieczeństwa morskiego. Realizacja wskazanego kierunku priorytetowego ma nastąpić m.in. poprzez modernizację i utrzymywanie infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza, tj. poprzez prowadzenie prac niezbędnych do utrzymania wymaganych parametrów torów podejściowych do portów morskich i określenie optymalnego, rocznego zakresu prac pogłębiarskich.

Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) została przyjęta w dniu 17 marca 2015 roku Uchwałą nr 33/2015 Rady Ministrów. Główną ideą przyjętej Polityki jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów morskich.

Celem strategicznym polityki morskiej jest zwiększenie udziału sektora gospodarki morskiej w PKB oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej.

Jednym z priorytetów dokumentu „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” jest wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, które są istotnym elementem infrastruktury transportowej, łączącym transport lądowy z morskim. Rozwój portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zakłada realizację przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich od strony morza i lądu, w tym m.in. budowę i modernizację połączeń drogowych i kolejowych.

W rozdziale dot. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, wskazano że „Utrzymanie konkurencyjności polskich portów wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich od strony morza takich, jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umacnianie brzegów torów wodnych. Inwestycje w infrastrukturę dostępu zarówno od strony lądu, jak od strony morza wymusza zastosowanie w większym stopniu instrumentów planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną. Rozwój infrastruktury łączącej porty z bliższym i dalszym otoczeniem gospodarczym musi

być skoordynowany z działaniami inwestycyjnymi realizowanymi przez zarządy portów morskich. W związku ze zmianą struktury obrotów ładunkowych oraz technologii przewozów, również infrastruktura portowa wymaga dalszego dostosowania do zmieniających się potrzeb. Szczególnie istotna jest budowa i modernizacja nabrzeży, połączeń drogowych i kolejowych na terenie portów”.

3. Dokumenty poziomu regionalnego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Obowiązujący plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego został przyjęty Uchwałą Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r., w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Woj. Zachpom. z 2010 r. Nr 136, poz. 2708). Plan wymienia port w Dziwnowie jako jeden z czterech portów obok Mrzeżyna, Kołobrzegu i Darłowa, znajdujących się nad otwartym morzem.

Plan województwa wskazuje, jako kierunek 2 Rozbudowę potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie ustalając: restrukturyzację portów i przystani rybackich w gminach zlokalizowanych nad Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku.

Jako kierunek 4 Rozwój transportu morskiego wskazuje na konieczność modernizacji infrastruktury i realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów, w tym portu w Dziwnowie oraz na konieczność poprawy dostępności portów przez modernizację połączeń kolejowych i drogowych.

Plan uwzględnia podwyższanie zdolności konkurencyjnej polskich portów, szczególnie wobec portów niemieckich, i ich pozycji na rynku usług transportowych warunkuje wykorzystanie atutów położenia w powiązaniu zarówno z potrzebami polskiej gospodarki, jak i głębokiego zaplecza gospodarczego państw Europy Środkowo-Wschodniej. Jako ważne zadanie przyjęto w *Koncepcji* potrzebę rozwiązania kwestii dostępności do portów zarówno od strony lądu jak i morza.

Plan województwa wskazuje i podtrzymuje w ustaleniach rolę portów morskich regionu jako elementów ważnych dla dalszego rozwoju. Uwzględnia również i wskazuje potrzeby związane z rozwojem samych portów, a także potrzebę zapewnienia właściwego dostępu do nich od strony lądu i wody.

Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego została przyjęta przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr XLII/482/10 z dnia 22 czerwca 2010 r.

W dokumencie wskazano, że kluczowe znaczenie dla budowy pozycji gospodarczej regionu ma wzmacnianie pozycji zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. Istotne jest także zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Zaktualizowany program wojewódzki pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” został przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 221/10 w dniu 22 lutego 2010 roku. W dokumencie wskazuje się, że w obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia Odry tworzy tor wodny Szczecin – Świnoujście, łączący porty w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych

portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych.

Ponadto, jako wniosek sformułowany w Strategii wskazano, że przy obecnej zmianie roli portów morskich kluczową kwestią dla ich skutecznej konkurencji na rynku będzie rozbudowa infrastruktury dojazdowej od strony morza (poprawa parametrów toru wodnego) oraz lądu (drogi kołowe, kolejowe i wodne – Odra).

V. Charakterystyka pasa nadbrzeżnego, zagrożenia, przekształcenia i ochrony

1. Opis linii nabrzeża

Wzajemne oddziaływanie strefy ląd-morze ma wpływ na to, co dzieje się w obu tych obszarach. Różne typy i intensywność zachodzących interakcji powodują różne powiązania morza i lądu.

Wyznaczając zasięg obszaru pasa nadbrzeżnego kierowano się założeniem, że niektóre oddziaływania (ekonomiczne, geograficzne, demograficzne) mają głębszy zasięg, niż sama strefa nadmorska. Z tego powodu dla potrzeb wykonania analiz geograficznych i społeczno-gospodarczych delimitacja jest szersza.

Obszar analizy, oprócz obszaru morskich wód Portu Dziwnów, obejmuje pas nadbrzeżny (pas techniczny i pas ochronny).

Zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, w skład pasa nadbrzeżnego wchodzi:

- pas techniczny, o szerokości od 10 do 1000 m,
- pas ochronny, o szerokości od 100 do 2500 m.

Przedmiotem opracowania są morskie wody Portu Dziwnów oraz obszar lądowy, przylegający do linii brzegu tych wód o szerokości ok. 100 km, w granicach którego mieści się pas nadbrzeżny.

Granice pasów ochronnych i pasów technicznych zostały ustanowione następującymi aktami:

- Zarządzenie Nr 7 Dyrektora Urzędu i Morskiego w Szczecinie z dnia 10 lutego 2011 r. w sprawie określenia granic pasa ochronnego na terenie Gminy Dziwnów (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 25, poz. 404),
- Zarządzenie Nr 4 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 21 listopada 2006 r. w sprawie określenia granic pasa technicznego wzdłuż wybrzeża morskiego na terenie gminy Dziwnów (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 114, poz. 2174).

Granica pasa ochronnego i pasa technicznego została przedstawiona na rycinie nr 1.

Położenie obszaru analizy w granicach pasa nadbrzeżnego, tj. technicznego i ochronnego brzegu morskich wód wewnętrznych, warunkuje pewne ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu obszaru.

2. Przekształcenia linii brzegowej

Zmiany brzegowe stwarzają duże zagrożenie dla bezpieczeństwa powodziowego terenów przybrzeżnych, a zwłaszcza znajdujących się blisko brzegu zabudowań i infrastruktury.

Brzeg zalewu, obok presji antropogenicznej podlega również wpływowi czynników naturalnych (falowanie, wzrost poziomu wody w rzekach i w morzu) podlegających nasileniu w czasie. Prognozowane zmiany klimatyczne będą miały także konsekwencje dla strefy brzegowej i jej zaplecza.

Podstawowym zagrożeniem dla brzegów morskich wód wewnętrznych, w tym wód portowych, jest wzrost poziomu wód w rzekach oraz w morzu. W sytuacji zwiększenia prędkości erozji, wielkość tego zagrożenia uzależniona jest od litologii i morfologii brzegów morskich, a także siły z jaką woda uderza o brzeg morski.

Inne zagrożenie dla linii brzegowej stanowi zjawisko tzw. cofki, która w rezultacie powoduje zagrożenie powodziowe. Silne północne wiatry wlewają spiętrzone wody Zatoki Pomorskiej poprzez cieśniny (Pianę, Świnę i Dziwną) do wód Zalewu Kamieńskiego i akwenów dolnej Odry, tworząc układ cofkowy. Wg badań Instytutu Morskiego w Szczecinie, fala spiętrzenia odmorskiego ulegają znacznej redukcji przy przejściu przez cieśniny, przez co w rejonie Zalewu przyrosty stanów są najmniejsze, a zmiany są łagodne w porównaniu ze zmianami na brzegu morza. Przyrost stanów na Zalewie wynosi 50 – 80 % przyrostu stanów na Zatoce Pomorskiej.

Do przekształcania linii brzegowej przyczynia się także rozwój turystyki, wymagający nowych terenów pod zabudowę. Roślinność występująca niegdyś wzdłuż brzegów wód, obecnie ma charakter synantropijny.

Zanik naturalnych odcinków linii brzegowej jest także wynikiem dokonywanych w jej obszarze prac, mających na celu stabilizację podłoża czy sztucznego kształtowania brzegu. Innym rodzajem przekształceń są podejmowane inwestycje w zakresie realizacji infrastruktury technicznej, sztucznych wysp i umocnień.

Monitoring strefy przybrzeżnej obszaru Studium dla Zalewu Kamieńskiego obejmuje lotniczy skaning laserowy wykonywany cyklicznie co roku od 2008 r. Ostatnie skanowanie laserowe na obszarze opracowania zostało przeprowadzone w 2016 r. i objęty był nim pas lądu o szerokości 500 m licząc od linii wody oraz pas wody o minimalnej szerokości 500 m od linii wody.

3. Zagrożenie powodziowe

Podnoszenie poziomu morza oraz przekształcenia linii brzegowej prowadzą w konsekwencji do pojawienia się zagrożenia powodziowego. Podstawowym dokumentem planistycznym, wymaganym Dyrektywą 2007/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dyrektywa Powodziowa) jest Wstępna ocena ryzyka powodziowego (WORP). Dokument ten został sporządzony pod koniec 2011 r.

Celem WORP było wyznaczenie obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, czyli obszarów, na których istnieje znaczące ryzyko powodziowe lub na których wystąpienie dużego ryzyka jest prawdopodobne. Wstępną ocenę wykonano na podstawie dostępnych lub łatwych do uzyskania informacji i jest to dokument poglądowy, który nie wymagał zastosowania danych o wysokiej dokładności.

Na podstawie wykonanej przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej mapy ryzyka powodziowego wynika, że w województwie zachodniopomorskim największe zagrożenie powodzią występuje od strony wód morskich (wg listy typów powodzi Komisji Europejskiej). Powódzie te są związane z zalaniem obszarów lądowych wodami morskimi, zalaniem obszarów położonych w ujściowych odcinkach rzek lub jezior przybrzeżnych.

Dla województwa zachodniopomorskiego zagrożenia powodzią występuje w obszarach położonych w ujściowych odcinkach rzeki Regi (Trzebiatów), cieśniny Dziwny (Dziwnów) oraz miast Świnoujście i Kamień Pomorski. Ponadto duże zagrożenie powodziowe na rozległym obszarze stwarza Zalew Szczeciński wraz z rzeką Odrą (Nizina Szczecińska i Dolina Odry) oraz Jezioro Resko Przymorskie wraz z ujściowym odcinkiem rzeki Błotnicy.

Na obszarze opracowania, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu ustawy Prawo wodne, są:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat,
- obszar między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego,
- wyspy i przylądki, o których mowa w art. 18 ustawy Prawo wodne, stanowiące działki ewidencyjne,
- **pas techniczny brzegu morskiego.**

Pas techniczny stanowi strefę wzajemnego, bezpośredniego oddziaływania wód morskich i lądu, i jest przeznaczony do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią obowiązują zakazy i ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych.

Ryc. 36. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne na podstawie KZGW

Dla obszarów, dla których stwierdzono istnienie dużego ryzyka powodziowego zostały opracowane w 2013 roku kolejne dokumenty planistyczne – mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego.

Przedstawione na mapach zagrożenia powodziowego obszary stanowią podstawę do planowania zagospodarowania przestrzennego na różnych poziomach. Granice obszarów muszą zostać uwzględnione na poziomie lokalnym w:

- w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,
- w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzji o warunkach zabudowy.

Uzupełnieniem map zagrożenia powodziowego są szacunkowe mapy ryzyka powodziowego, określające potencjalne szkody związane z powodzią, uwzględniające informacje na temat szacunkowej liczby mieszkańców potencjalnie dotkniętych powodzią, rodzaju zabudowań, informacje

o obszarach i obiektach zabytkowych i chronionych, potencjalnych ogniskach zanieczyszczeń wody, rodzaju działalności gospodarczej, ważnych instalacjach na danym obszarze, jak też innych istotnych dla konkretnego obszaru informacjach dodatkowych.

Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego udostępniane są w środowisku systemu ISOK (Informatyczny System Osłony Kraju) z zastosowaniem usług danych przestrzennych, udostępniających mapy (Map Services) oraz zbiory danych (Data Services).

Głównym celem opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego jest stworzenie podstaw do opracowania planów zarządzania ryzykiem powodziowym (PZRP) – ostatniego etapu wdrażania Dyrektywy Powodziowej. Głównym celem PZRP jest ograniczenie potencjalnych negatywnych skutków powodzi dla życia i zdrowia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej, poprzez realizację działań służących minimalizacji zidentyfikowanych zagrożeń. Działania te prowadzić będą m.in. do obniżenia strat powodziowych. PZRP obejmują wszystkie aspekty zarządzania ryzykiem powodziowym – zapobieganie, ochronę i przygotowanie do wezbrania, w tym prognozowanie powodzi i systemy wczesnego ostrzegania. Ponadto uwzględniają m.in. analizę kosztów i korzyści, obszary o potencjalnych możliwościach retencyjnych, a także cele środowiskowe zawarte w Ramowej Dyrektywie Wodnej, zasady gospodarowania wodą i formy użytkowania gruntów, elementy planowania i zagospodarowania przestrzennego, ochronę przyrody, żeglugę i infrastrukturę portową, prognozowanie powodzi i systemy wczesnego ostrzegania oraz infrastrukturę krytyczną.

W ramach PZRP określono 3 cele główne, którym odpowiada 13 celów szczegółowych:

- 1) zahamowanie wzrostu ryzyka powodziowego:
 - a) utrzymanie oraz zwiększenie istniejącej zdolności retencyjnej zlewni w regionie wodnym,
 - b) wyeliminowanie lub unikanie wzrostu zagospodarowania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,
 - c) określenie warunków możliwego zagospodarowania obszarów chronionych obwałowaniami,
 - d) unikanie wzrostu oraz określenie warunków zagospodarowania na obszarach o niskim (Q 0,2 %) prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi;
- 2) obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego:
 - a) ograniczenie istniejącego zagrożenia powodziowego,
 - b) ograniczenie istniejącego zagospodarowania,
 - c) ograniczenie wrażliwości obiektów i społeczności na zagrożenie powodziowe;
- 3) poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym:
 - a) doskonalenie prognozowania i ostrzegania o zagrożeniach meteorologicznych i hydrologicznych,
 - b) doskonalenie skuteczności reagowania ludzi, firm i instytucji publicznych na powódź,
 - c) doskonalenie skuteczności odbudowy i powrotu do stanu sprzed powodzi,
 - d) wdrożenie i doskonalenie skuteczności analiz popowodziowych,
 - e) budowa instrumentów prawnych i finansowych zniechęcających lub skłaniających do określonych zachowań zwiększających bezpieczeństwo powodziowe,
 - f) budowa programów edukacyjnych poprawiających świadomość i wiedzę na temat źródeł zagrożenia i ryzyka powodziowego.

Dla obszaru opracowania został opracowany „Projekt planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego” (KZGW, 2016).

W ramach wstępnej oceny ryzyka powodziowego w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego wyznaczono 18 obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi o łącznej powierzchni 1 384,2 km² (przyczyną były powodzie rzeczne i powodzie wywołane cofką odmorską). Powierzchnia ta stanowi ok. 7 % powierzchni całego regionu wodnego, 1,2 powierzchni dorzecza Odry oraz ok. 0,4 % powierzchni całego kraju. Na podstawie analizy map zagrożenia powodziowego określono, że na rozpatrywanym obszarze blisko 32 tys. ha obszaru znajduje się na terenie o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 500 lat, a w przypadku powodzi raz na 100 lat i raz na 10 lat, znajduje się odpowiednio około 30 tys. ha i 26 tys. ha. Liczba mieszkańców na obszarach o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 500 lat, raz na 100 lat i raz na 10 lat wynosi odpowiednio około 8,5 tys., 6,8 tys. i 4,5 tys. Powyższe wartości odnoszą się do zagrożenia od strony rzek. W przypadku zagrożenia od strony morza przy zagrożeniu raz na 500 lat i raz na 100 lat powierzchnia obszarów zagrożonych wynosi odpowiednio 45,3 i 42,9 ha, przy ilości mieszkańców na terenach zagrożonych powodzią wynoszącą odpowiednio około 28,6 i 21,1 tys.

Wyróżniamy techniczne i nietechniczne środki ochrony przeciwpowodziowej. Do technicznych środków zalicza się: budowle stale piętrzące wodę (łącznie z melioracjami szczegółowymi):

- zapory ziemne i betonowe,
- jazy,
- przelewy,
- śluzy żeglugowe,
- elektrownie wodne,
- wrota przeciwpowodziowe,

i budowle okresowo piętrzące wodę:

- wały przeciwpowodziowe,
- duże wielofunkcyjne zbiorniki wodne,
- suche zbiorniki wodne,
- przepompownie.

Nietechnicznymi środkami ochrony przeciwpowodziowej jest system monitoringu, prognozowania i hydrologicznych i meteorologicznych krajowego systemu zarządzania kryzysowego. Krajowy system zarządzania kryzysowego w obrębie hydrologii i meteorologii można w uproszczeniu rozdzielić między IMGW – PIB w zakresie prognoz i ostrzeżeń, oraz organy państwowe w zakresie zarządzania i reagowania.

Właściwym sposobem ochrony przed powodzią jest użytkowanie terenów zalewowych w sposób niewrażliwy na skutki zalania. Najskuteczniejszym i najwłaściwszym sposobem uniknięcia szkód na obszarach narażonych na zalanie wodami powodziowymi jest maksymalne ograniczenie ich zainwestowania, a w szczególności wykluczenie spod zabudowy mieszkaniowej, jak również ochrona i zwiększenie jak największej powierzchni retencyjnej na terenach nadrzecznych poprzez dążenie do osiągnięcia lub utrzymania odpowiedniej ilości zasobów wodnych w sposób naturalny (np. ochrona mokradeł, torfowisk, lasów, oczek wodnych czy starorzeczy).

Na podstawie wyników analizy w ujęciu obszarów gmin w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego poziom zintegrowanego ryzyka powodziowego na poziomie wysokim i bardzo wysokim występuje na obszarze analizowanego obszaru:

OD MORZA:

- Szczecin, Świnoujście, **Dziwnów**, Stepnica, Darłowo, Ustka, Goleniów.

Dziwnów jest terenem o wysokim i bardzo wysokim ryzyku powodziowym.

Zagrożeniem dla obszaru gminy nadmorskich są wezbrania sztormowe i podnoszenie się poziomu morza. Ich skutkiem jest: erozja brzegu, powodzie sztormowe, zniszczenia infrastruktury (zjazdy technologiczne, zejścia, budowle ochronne, rozmycia refulatu, zagrożenie bezpiecznej eksploatacji infrastruktury na zapleczu).

Wezbrania sztormowe są powodem zagrożeń powodziowych szczególnie terenów nizinnych (obszary położone poniżej rzędnej +2,5 m n.p.m.) i obszarów ujściowych rzek, a zwłaszcza znajdujących się blisko brzegu zabudowań. Znaczne podniesienie się poziomu wód Bałtyku powoduje przyspieszenie erozji brzegu, hamuje odpływ rzek do morza, powoduje spiętrzenie wody w ujściowych odcinkach rzek i na zalewach przymorskich, wywołując zjawisko cofki. Jeśli wezbranie sztormowe połączone jest z wezbraniem roztopowym i zatorem lodowym w ujściach rzeki, groźba powodzi wzrasta.

W końcowej fazie „Projektu planu zarządzania ryzykiem powodziowym ...” określono i przypisano konkretnym obszarom (gminom) działania techniczne i nietechniczne oraz określony został ich koszt i źródło finansowania.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie podpisał z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej umowę o dofinansowanie projektu pn. „Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Szczecinie”. Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego wynika z zapisów Ustawy Prawo wodne i jest niezbędna dla wykonania postanowień unijnej Dyrektywy Powodziowej. Jest to realizacja drugiego cyklu planistycznego. W wyniku przeglądu i aktualizacji MZP i MRP od strony morza powstaną mapy oraz bazy danych przestrzennych, przedstawiające zagrożenie oraz ryzyko powodziowe od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych. Prace będą obejmować aktualizację map już opracowanych (wykonanych w pierwszym cyklu planistycznym), jak również opracowanie nowych map dla obszarów wskazanych w wyniku przeglądu i aktualizacji wstępnej oceny ryzyka powodziowego. Aktualizacja map będzie obejmować przygotowanie właściwych danych wejściowych, przeprowadzenie modelowania hydraulicznego oraz wygenerowanie nowych map zagrożenia powodziowego, a następnie map ryzyka powodziowego w postaci bazy danych przestrzennych oraz wizualizacji kartograficznych. Po opracowaniu wszystkie dane zostaną przekazane Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie. Zgodnie z umową, termin realizacji zamówienia to 31 maja 2019 roku.¹⁵

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Dziwnowie:

- W związku z występującym na obszarze opracowania zjawiskiem „cofki” należy przewidzieć działania mające na celu zabezpieczenie brzegów morskich wód wewnętrznych przed ich degradacją.
- Ochrona podmokłych łąk, trzcinowisk, kanałów i rowów znajdujących się na obszarze oddziaływania „cofki”.
- W zagospodarowaniu brzegów portu należy uwzględnić zasięg obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.

¹⁵ <http://ums.gov.pl/191-przegląd-i-aktualizacja-map-zagrozenia-i-ryzyka-powodziowego.html>

- Właściwym sposobem ochrony przed powodzią jest użytkowanie terenów zalewowych w sposób niewrażliwy na skutki zalania.

4. Ochrona brzegów

Ochrona brzegów morskich jest jednym ze statutowych zadań Urzędów Morskich, realizowanych przez Inspektorat Ochrony Wybrzeża. Zakres prac ochronnych realizowanych na polskim wybrzeżu jest zdeterminowany przez obserwowane od ponad wieku tempo erozji brzegów (spowodowaną podnoszeniem się poziomu morza) oraz postępującą antropopresję.

Stosowane w Polsce metody ochrony brzegów można podzielić ze względu na ich działanie, na: bierne i czynne oraz, ze względu na zastosowane techniki i konstrukcje: na biotechniczne i hydrotechniczne – odpowiednio mniej i bardziej ingerujące w środowisko. Budowle hydrotechniczne (techniczne) są wznoszone na silnie abradowanych lub narażonych na niszczenie odcinkach brzegu, wymagających ochrony (ochrony walorów przyrodniczych lądu/wybrzeża, infrastruktury). Metody technicznego zabezpieczenia brzegów obejmują konstrukcje budowli poprzecznych oraz wzdłużnych w stosunku do linii brzegowej (Basiński 1993, Onoszko 1999). Budowle te stosowane są w podbrzeżu, na linii wody/plaży lub u podnóża lądowej części wybrzeża. Zabezpieczają przed rozmywaniem stoki wydmy lub klifów. Budowle bierne stosowane są tam, gdzie głównym czynnikiem niszczącym jest działalność fal morskich. Ich zadaniem jest zahamowanie erozji i zabezpieczenie stanu brzegu morskiego. Budowle czynne mają za zadanie nie tylko tłumić falowanie, ale również przyczyniać się do zatrzymywania osadu w podbrzeżu i na plaży. Na plaży lub jej zapleczu budowle stanowią różnorodne opaski brzegowe, okładziny brzegowe, wały przeciwsztormowe. Budulcem jest beton, stal, kamień łamany, prefabrykaty (gwiazdobloki), kosze z wypełnieniem kamiennym (gabiony), rzadziej jako uzupełnienie – worki geotekstylne w lub geotuby wypełnione piaskiem.

Podstawowym zadaniem ochrony brzegów jest budowa, utrzymanie i ochrona umocnień brzegowych oraz zalesień ochronnych w tzw. pasie technicznym (oraz podbrzeżu) przed oddziaływaniem ze strony morza, przy zachowaniu właściwego stanu środowiska. Inspektoraty posiadają jednostki terenowe zwane Obwodami Ochronnymi, które odpowiadają za stały monitoring wydzielonych odcinków brzegu morskiego.

Wieloletni program ochrony brzegów morskich

Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. z 2016 r., poz. 678) (POBM) wprowadzono program, którego realizację zaplanowano na lata 2004–2023. Celem POBM jest:

- wzmocnienie i utrzymanie systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich;
- stabilizacja linii brzegowej, zapobieganie erozji i zanikowi plaż oraz degradacji klifów;
- prowadzenie i rozszerzanie zakresu monitoringu stanu wybrzeża morskiego i strefy wód przybrzeżnych.

Od 2004 roku techniczna ochrona brzegów odbywa się więc zgodnie z ustawą, w której zapisano zadania na lata 2004-2023 dotyczące:

- budowy, rozbudowy i utrzymania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, w tym usuwania uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego brzegów morskich,

- zapewnienia stabilizacji linii brzegowej według stanu z 2000 roku i zapobiegania zanikowi plaż,
- monitorowania brzegów morskich, a także czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegów morskich mające na celu wskazanie koniecznych i niezbędnych.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy POBM, jest on realizowany przez dyrektorów urzędów morskich. Program jest finansowany z budżetu państwa oraz środków pozabudżetowych. Planowane szczegółowe nakłady na realizację zadań programu w latach 2004–2023 (według poziomu cen z 2001 r.) określono w załączniku do ustawy. W 2015 r. wykorzystano 90 % środków przeznaczonych na ochronę brzegów morskich. Urzędy realizujące założenia programu przeprowadziły w tym czasie 14 zadań. Na ich wykonanie było przeznaczonych 34,716 mln zł, z czego wykorzystano 30,716 mln zł.

Obiekty budowlane na nabrzeżach portowych:

➤ Nabrzeże Północne nr 2 w Basenie Zimowym

Dane techniczne obiektu:

Nabrzeże płytowe na żelbetowej ścianie szczelnej $L=7,50$ m wbitej do $-7,0$ m z tyłu żelbetowe prefabrykowane pale kotwiące. Kotwienie dodatkowe do tarcz kotwiących ściągamini stalowymi usytuowanymi w odległości $7,90$ m od ścianki szczelnej. Za ścianą odwodną na zasypie wykonana jest płyta żelbetowa stanowiąca ciąg komunikacyjny wzdłuż nabrzeża.

Parametry:

Długość $L = 70$ m

Rzędna korony $+1,2$ m

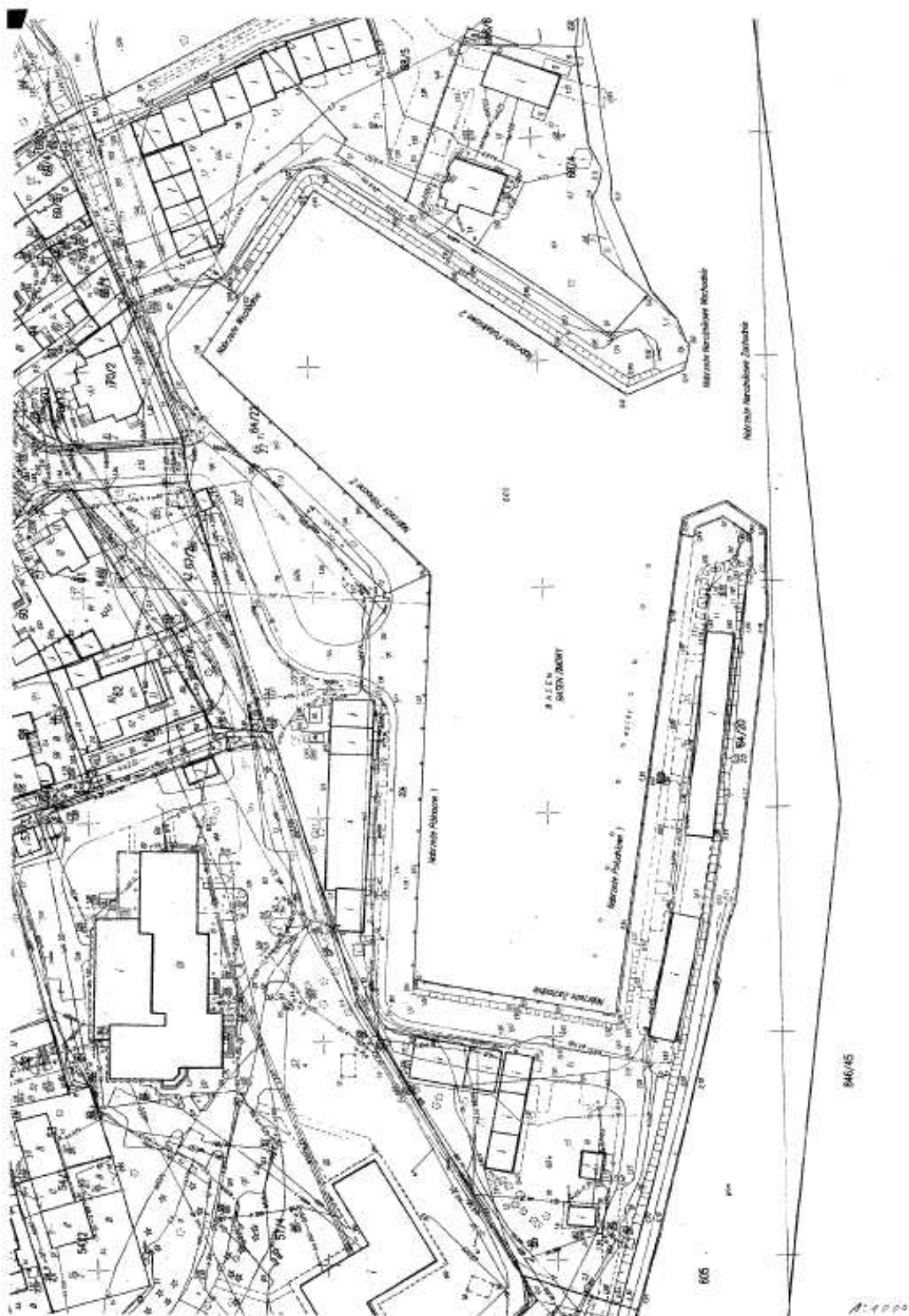
Głębokość dopuszczalna $-4,40$ m

Głębokość techniczna $-3,60$ m

Obciążenie dopuszczalne naziomu 20 kN/m^2 ¹⁶

¹⁶ Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Basen Zimowy – Nabrzeże Północne nr 2 z 1999 r. z zasobów UMS

Ryc. 37. Nabrzeże Północne nr 2 w Basenie Zimowym.



Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Basen Zimowy – Nabrzeże Północne nr 2 z 1999 r. z zasobów UMS

➤ Nabrzeże Wschodnie w Basenie Zimowym

Dane techniczne obiektu:

Konstrukcja typu oszczepowego składa się z żelbetowej ścianki, żelbetowego oszczepu i płyt kotwiących. Ścianka szczelna wbita do rzędnej -5,20 m. Kotwienia ściągamy stalowymi średnicy 30 mm do żelbetowych tarcz kotwiących o wymiarach 1,2 x 1,2 x 0,2 m + skarpa (1:2,5).

Parametry:

Długość L = 15,90 m

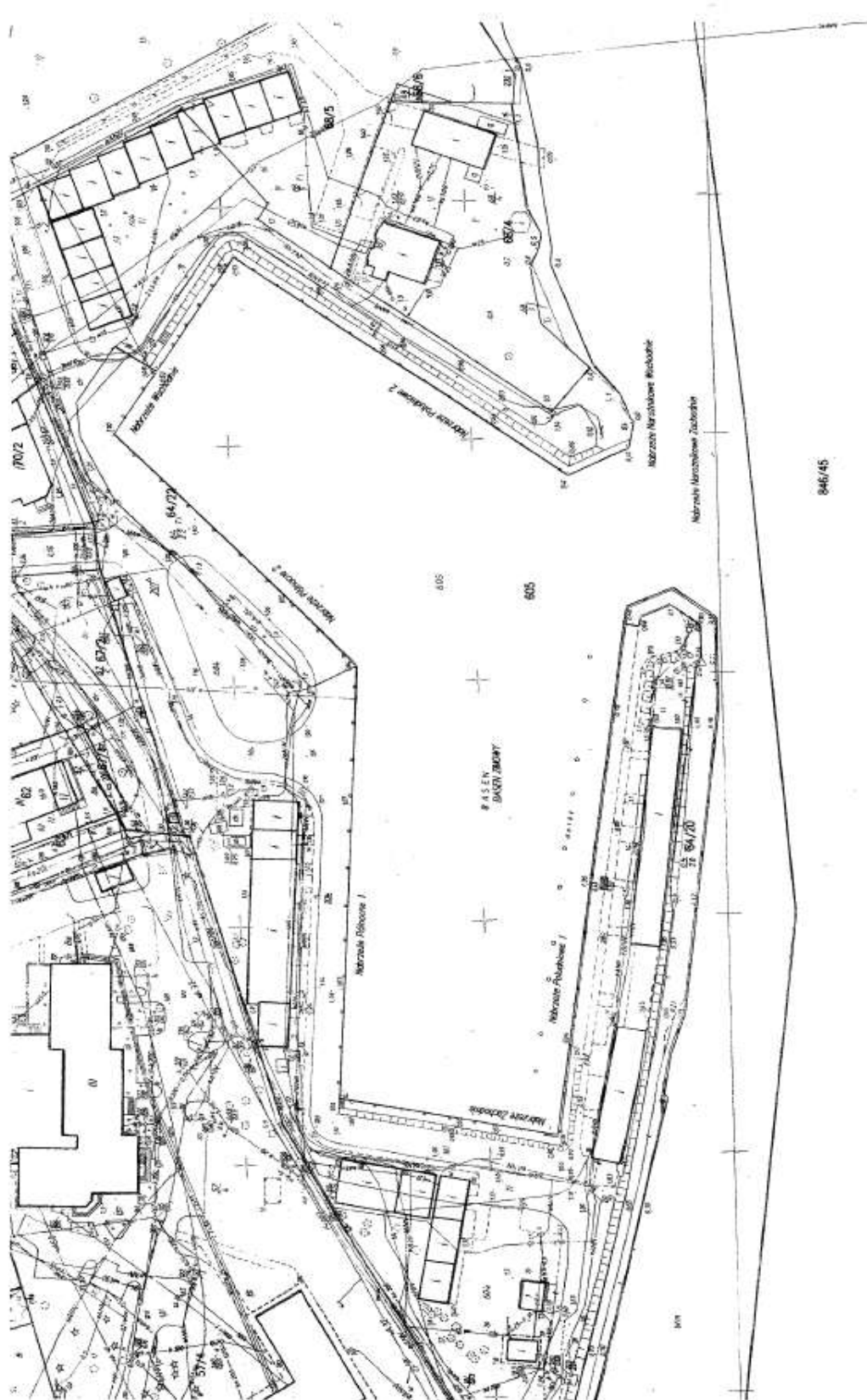
Oszczep 40 x 50 cm o rzędnej +0,50 m

Głębokość dopuszczalna -3,00 m

Obciążenie dopuszczalne naziomu 5 kN/m²¹⁷

¹⁷ Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Basen Zimowy – Nabrzeże Północne nr 2 z 1999 r. z zasobów UMS

Ryc. 38. Nabrzeże Wschodnie w Basenie Zimowym.



Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Basen Zimowy – Nabrzeże Wschodnie z 1999 r. z zasobów UMS

➤ Falochron Wschodni

Funkcją falochronu jest osłona wejścia do portu w Dziwnowie. Jego obecny kształt jest wynikiem realizacji projektu pt. "Przebudowa falochronów i umocnień brzegowych zapewniających dostęp do portu w Dziwnowie" z 2015 roku.

Opis konstrukcji:

Palisada wypełniona narzutem kamiennym, obudowana płytą żelbetową o gr. 50 cm, szer. 4,40 m, dylatowaną co 15 m. Na płycie wykonstruowany mur odwodny od strony morza.

Parametry:

Długość L = 355,80 m, w tym odcinek głowicowy = 47,50 m, morski = 167,30 m i lądowy = 141,00 m

Rzędna nadbudowy +1,50 m

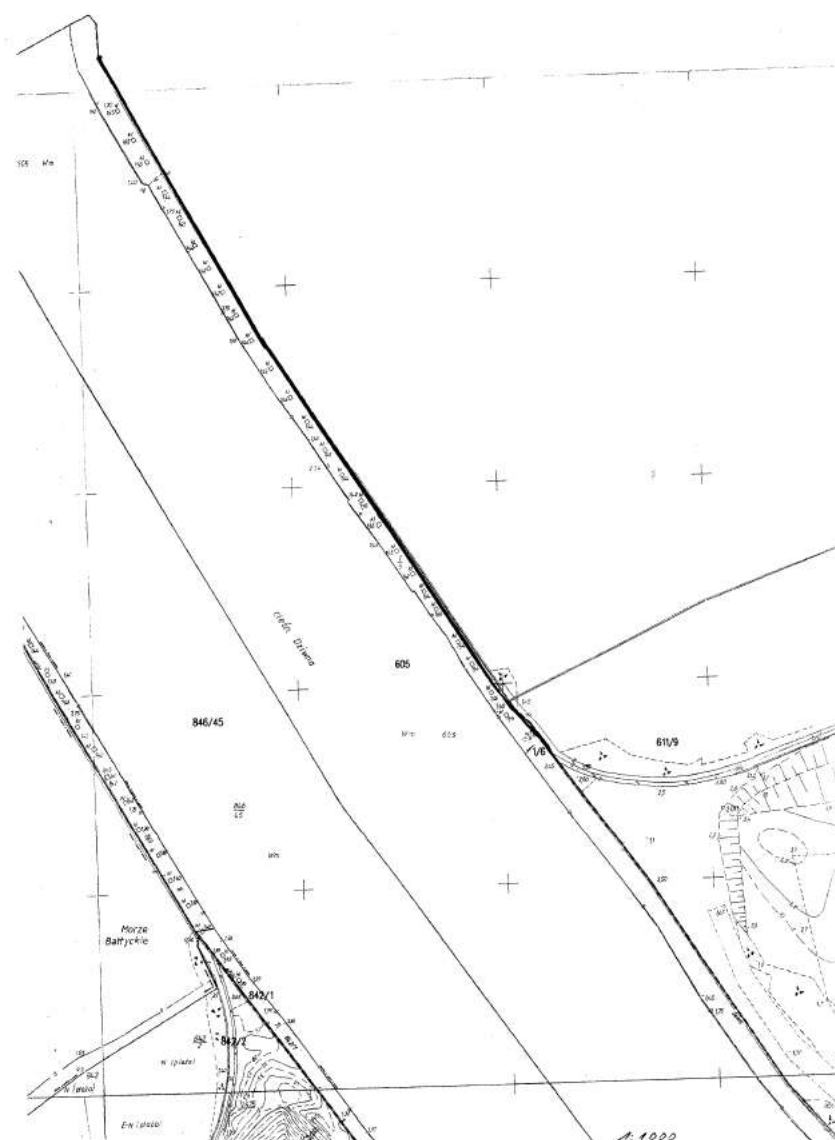
Rzędna parapetu +3,50 m

Głębokość dna w części głowicowej -4,50 m

Głębokość dna w pozostałej części – 3,00 m¹⁸

¹⁸ Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Falochron Wschodni tom 1 z 1999 r. z zasobów UMS

Ryc. 39. Falochron Wschodni.



Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Falochron Wschodni tom 1 z 1999 r. z zasobów UMS

➤ Falochron Zachodni

Funkcją falochronu jest osłona wejścia do portu w Dziwnowie. Jego obecny kształt jest wynikiem realizacji projektu pt. "Przebudowa falochronów i umocnień brzegowych zapewniających dostęp do portu w Dziwnowie" z 2015 roku. W ramach projektu został on wydłużony o ok 25 m. Jego długość została przybliżona do długości falochronu wschodniego. Wymaga dodatkowego sprawdzenia i analiz na późniejszym etapie prac.

Opis konstrukcji:

Palisada wypełniona narzutem kamiennym, obudowana płytą żelbetową o gr. 50 cm, szer. 4,40 m, dylatowaną co 15 m. Na płycie wykonstruowany mur odwodny od strony morza.

Parametry:

Długość L = 350,30 m, w tym odcinek głowicowy = 49,65 m, morski = 167,55 m i lądowy = 133,10 m

Rzędna nadbudowy +1,50 m

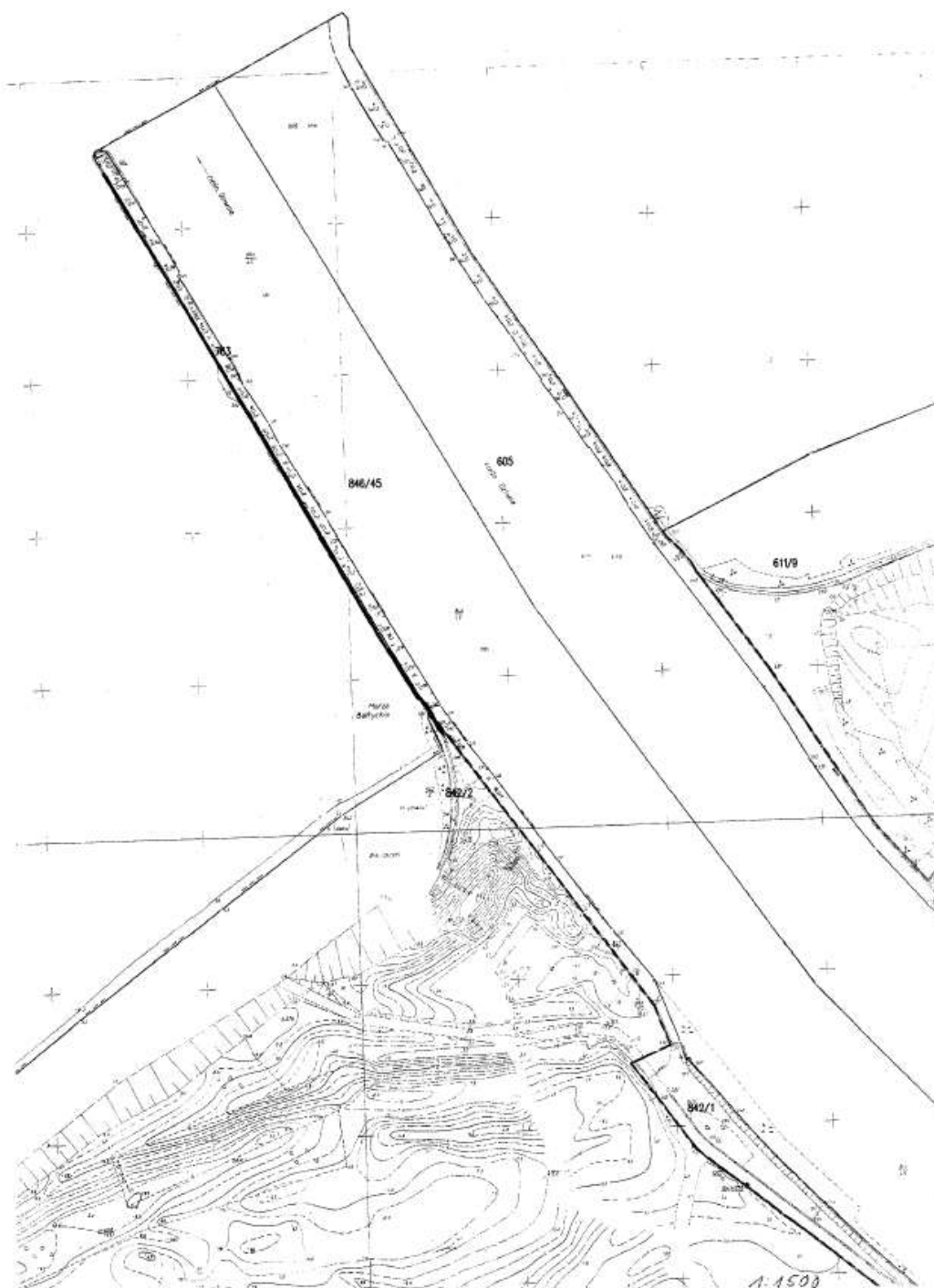
Rzędna parapetu +3,50 m

Głębokość dna w części głowicowej -4,50 m

Głębokość dna w pozostałej części – 3,00 m¹⁹

¹⁹ Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Falochron Zachodni tom 1 z 1999 r. z zasobów UMS

Ryc. 40. Falochron Zachodni.



Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Falochron Zachodni tom 1 z 1999 r. z zasobów UMS

➤ Pomost Odpraw Granicznych

Pomost o konstrukcji żelbetowej nadbudowy wykonany został w latach 1965-1966 w oparciu o istniejący pomost drewniany. Jest wyposażony w odbojnice z opon samochodowych, podwójne pachoty cumownicze typu lekkiego oraz oświetlenie. Nabrzeże przy pomoście stanowi umocnienie brzegowe, gdzie palisada drewniana została obudowana oczepem żelbetowym i wypełniona narzutem z kamienia łamanego. Z pomostu istnieją 3 zejścia na ląd. W rejonie pomostu znajduje się budynek kapitanatu portu. Teren od strony lądu jest obudowany murem.

Parametry:

Długość = 40,35 m

Szerokość = 3,60 m

Grubość żelbetowej nadbudowy = 0,50 m

Głębokość = 3,0 m

Ryc. 41. Pomost Odpraw Granicznych.



Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Pomost Odpraw Granicznych z 1999 r. z zasobów UMS

➤ Umocnienie Wschodniego Brzegu Dziwny

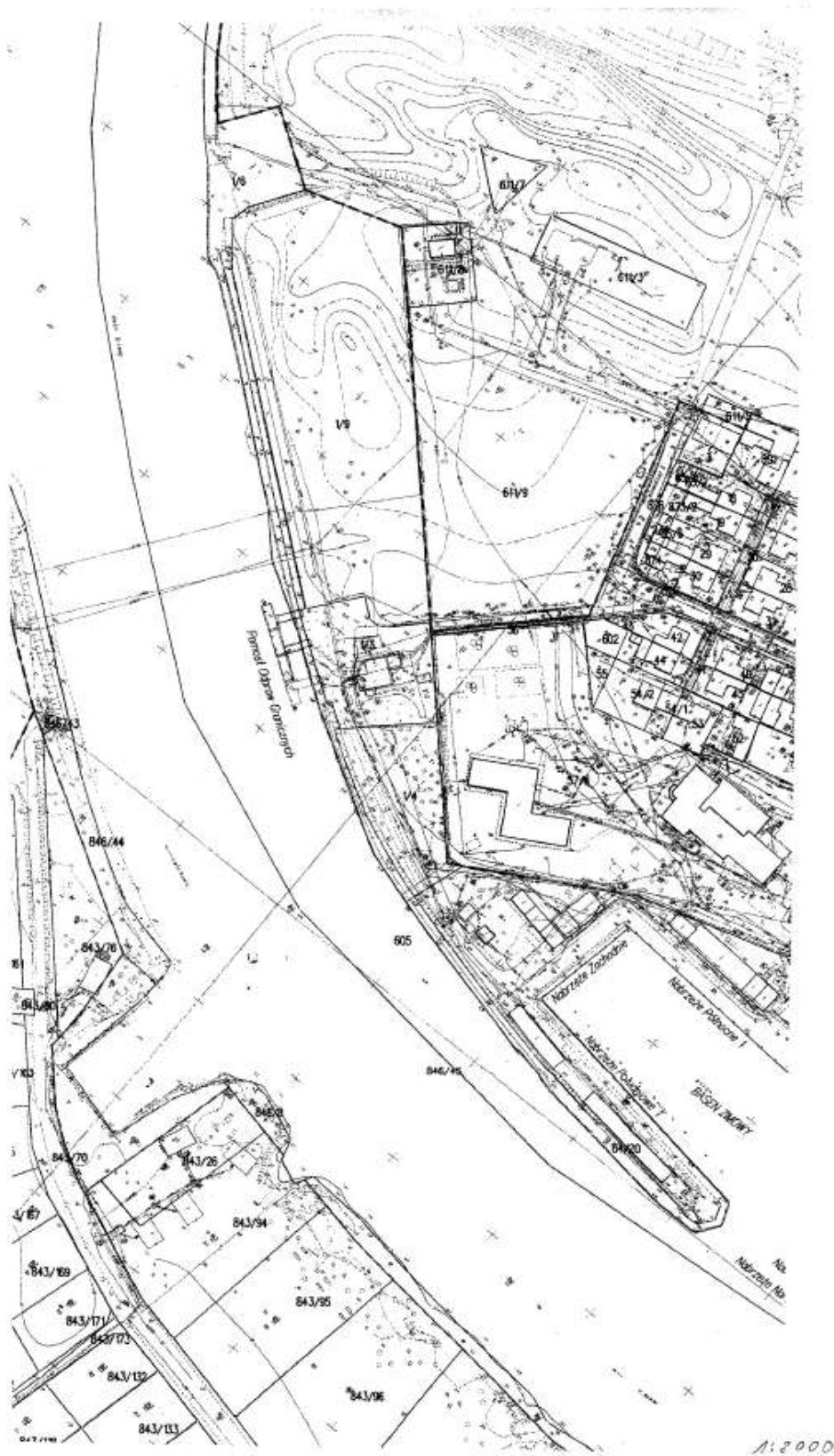
Umocnienia wschodniego brzegu Dziwny mają długość 473,0 metrów i są podzielone na 2 odcinki:

- na odcinku od nasady falochronu wschodniego do pomostu odpraw granicznych umocnienie stanowi mur oporowy z narzutem kamiennym,

- a na odcinku od pomostu odpraw do basenu Zimowego to oczep żelbetowy na ścianie żelbetowej.

Funkcją budowli jest ochrona brzegu rzeki bez możliwości cumowania do niego jednostek pływających.

Ryc. 42. Umocnienie Wschodniego Brzegu Dziwny.



Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Umocnienie Wschodniego Brzegu Dziwny z 1999 r. z zasobów UMS

➤ Umocnienie Zachodniego Brzegu Dziwny

Umocnienia zachodniego brzegu Dziwny mają długość ok 170,0 metrów. Zabezpieczenie podzielone jest na 2 odcinki:

- konstrukcja z pionową ścianą odwodną o długości 14 m
- konstrukcja skarpowa p długości 156 m.

Ryc. 43. Umocnienie Zachodniego Brzegu Dziwny.



Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Umocnienie Zachodniego Brzegu Dziwny z 1999 r. z zasobów UMS

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych:

- Nie należy ograniczać prac związanych z zabezpieczeniem przeciwerozijnym, przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym na odcinkach brzegu wskazanych w ustawie o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich (Dz. U. 2016 r., poz. 678).
- W planowaniu należy uwzględnić zadania przewidziane Programem ochrony brzegów morskich na lata 2004-2028 oraz zapisy Planów Zarządzania Ryzykiem Powodziowym.
- Należy założyć wzrost zarówno długości odcinków erodowanych i tempa ich niszczenia, jak również zmniejszającą się odporność brzegów na wzrost poziomu morza. Możliwa intensyfikacja ochrony brzegów silnie erodowanych, modernizacja i rozbudowa istniejących systemów, potencjalnie stanowiąca barierę dla wielu działań gospodarczych, np. rozwoju sportów wodnych czy istnienia rybackich przystani.
- Należy zwrócić szczególną uwagę na potencjalne presje ze strony użytkowania obszarów morskich wywierane na brzeg i jego zaplecze.
- Należy uwzględnić uwarunkowania wynikające z istniejących obszarów prawnie chronionych i projektowanych do ochrony.
- Dla wszystkich portów i przystani należy zabezpieczyć utrzymanie brzegów lub wałów przeciwpowodziowych, zgodnie z wymogami normatywnymi, dotyczącymi urządzeń przeciwpowodziowych. W strefie pasa technicznego należy utrzymać brzegi w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu

Analiza istniejących uwarunkowań geo-środowiskowych, ekonomicznych, kulturowych i przestrzennych obszaru portu w Dziwnowie pozwoliła na wskazanie relacji pomiędzy poszczególnymi formami zagospodarowania przestrzennego. Na podstawie złożoności tych relacji możliwa była identyfikacja obszarów problemowych, tzn. takich, gdzie zachodzi proces konkurowania o przestrzeń wód.

Najbardziej konfliktogennym sposobem wykorzystania morskich wód wewnętrznych okazała się infrastruktura liniowa, następnie żeglarstwo turystyczne i obronność państwa.

1. Infrastruktura techniczna.

Istnienie podwodnej infrastruktury technicznej wprowadza szereg ograniczeń dla pozostałych form zagospodarowania i użytkowania terenu. Kable i rurociągi pozostają w konflikcie z:

- ochroną brzegów i miejscem wejścia kabla lub rurociągu w ląd,
- rybołówstwem (elementy sieci zaczepiające się o kable i rurociągi),
- żegluga (w zakresie kotwiczenia),
- ochroną przyrody (wyprowadzenie infrastruktury z wody na ląd (z uwagi na siedliska chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów)).

2. Żegluga i porty.

Porty i żegluga wykazują konflikt z :

- infrastrukturą liniową (konieczność uporządkowania infrastruktury tak, aby nie stwarzała zagrożenia),
- nurkowaniem, kąpielami i sportami wodnymi (w obszarze portów i intensywnej żeglugi nurkowanie i kąpiele są niemożliwe, a inne sporty wodne są utrudnione),

3. Podwodne dziedzictwo kulturowe i turystyka.

Turystyka wodna pozostaje w konflikcie z:

- rybołówstwem (lokalizacji urządzeń połowowych),
- nawigacją (redy, tory podejściowe wykluczone dla nurkowania wrakowego),
- ochroną przyrody (płoszenie zwierząt, niszczenie siedlisk przybrzeżnych).

Żeglarstwo pozostaje w konflikcie z:

- rybołówstwem (porzucone sieci, sieci stawne, zaplatanie w sieci),
- obroną narodową (utrudnienia w nawigacji, potencjalna atrakcja turystyczna),
- ochroną przyrody (płoszenie zwierząt, niszczenie siedlisk przybrzeżnych),
- nawigacją (redy, tory podejściowe wykluczone z żeglarstwa),
- ochroną brzegów (kolizje z umocnieniami brzegów),

4. Ochrona brzegów

Zwiększenie bezpieczeństwa terenów wysoko zainwestowanych łączy się z koniecznością budowy trwałych umocnień brzegowych, co może rodzić konflikty na linii użytkowej strefy brzegowej.

Konflikty, które mogą wystąpić na brzegu i podbrzeżu umacnianym budowlami trwałymi, dotyczą:

- infrastruktury dostępowej do portów,
- infrastruktury liniowej przecinającej strefę brzegową (generowanie zaburzeń morfo- i litodynamicznych),

- turystyki – uprawianie sportów wodnych, kąpiele w sąsiedztwie falochronów brzegowych,
- rekreacji i komunikacji – są pewnym zagrożeniem dla wypoczywających,
- ochrony przyrody (dla form ochrony przyrody konieczne jest zachowanie naturalnych procesów na jak najdłuższych odcinkach brzegu).

5. Ochrona środowiska przyrody

Obszar Portu Dziwnów znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” a część południowa część Portu Dziwnów znajduje się w OSOP „Zalew Kamieński i Dziwna” PLB320011.

Ponadto na obszarze Studium stwierdzono siedlisko przyrodnicze estuarium (1130).

Mając na uwadze potencjalne konflikty pomiędzy rozwojem Portu Dziwnów a ochroną przedmiotów ochrony ww. obszarów może zostać wskazana konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lub obszary Natura 2000.

Mając na uwadze zaobserwowane konflikty przestrzenne w wykorzystaniu wód portu w Dziwnowie, wyznaczono następujące obszary ich szczególnego nasilenia:

- tor wodny Dziwnów – Wolin (konflikt pomiędzy żeglugą, infrastrukturą liniową i rybołówstwem oraz ochrona środowiska);
- Kompleks wojskowy 4310.

VII. Wykaz tabel i rycin

- Ryc. 1. Zakres przestrzenny obszaru objętego Studium.
Ryc. 2. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.
Ryc. 3. Lokalizacja obszaru Studium na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.
Ryc. 4. Obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego.
Ryc. 5. Stanowiska wędkarskie w Porcie Dziwnów.
Ryc. 6. Przebieg torów wodnych.
Ryc. 7. Granice obszarów żeglugi portowej.
Ryc. 8. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.
Ryc. 9. Lokalizacja infrastruktury portowej.
Ryc. 10. Nabrzeże przeładunkowe w porcie Dziwnów.
Ryc. 11. Nabrzeże pasażerskie w porcie Dziwnów.
Ryc. 12. Nabrzeże CPN w porcie Dziwnów.
Ryc. 13. Marina Polmax w porcie Dziwnów.
Ryc. 14. Port jachtowy w porcie Dziwnów.
Ryc. 15. Dostępność drogowa obszaru portowego.
Ryc. 16. Łodzie rybackie według baz rybackich.
Ryc. 17. Kutry według portów macierzystych.
Ryc. 18. Długość nabrzeży w Porcie w Dziwnowie.
Ryc. 19. Akcje ratownicze.
Ryc. 20. Stan sanitarny wód.
Ryc. 21. Obszar wojskowy.
Ryc. 22. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.
Ryc. 23. Czynny kabel energetyczny.
Ryc. 24. Czynny kabel energetyczny – lokalizacja.
Ryc. 25. Kabel światłowodu KSBM – lokalizacja.
Ryc. 26. Kabel pod dnem Dziwny – lokalizacja.
Ryc. 27. Kabel zasilające szlabany na moście – lokalizacja.
Ryc. 28. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS.
Ryc. 29. Wydane decyzje lokalizacyjne właściwych ministrów.
Ryc. 30. Most zwodzony w porcie.
Ryc. 31. Wrak barki w porcie.
Ryc. 32. Lokalizacja wraków statków na obszarze opracowania.
Ryc. 33. Wyloty kanalizacyjne.
Ryc. 34. Rozmieszczenie miejsc żeglarskich w porcie.
Ryc. 35. Nabrzeże wojskowe w porcie.
Ryc. 36. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania.
Ryc. 37. Nabrzeże Północne nr 2 w Basenie Zimowym.
Ryc. 38. Nabrzeże Wschodnie w Basenie Zimowym.
Ryc. 39. Falochron Wschodni.
Ryc. 40. Falochron Zachodni.
Ryc. 41. Pomost Odpraw Granicznych.
Ryc. 42. Umocnienie Wschodniego Brzegu Dziwny.
Ryc. 43. Umocnienie Zachodniego Brzegu Dziwny.

Tabela 1. Inwentaryzacja obiektów w Porcie Dziwnów.

Tabela 2. Ilość zawinięć do portów Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin w latach 2012-2016.

Tabela 3. Dane statystyczne dot. wyładunku ryb w porcie Dziwnów w latach 2012 – 2016.

Tabela nr 4. Wykaz konstrukcji i innych obiektów hydrotechnicznych na obszarze opracowania.

Tabela nr 5. Wykaz wydanych pozwoleń na realizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń.

VIII. Wykaz materiałów źródłowych.

1. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Dziwnów (76). Warszawa 2009.
2. www.igipz.pan.pl
3. Państwowego Instytutu Geologicznego – Państwowego Instytut Badawczego <http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>);
4. Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego Polskich obszarów morskich dla Zalewu Kamieńskiego. G.P. Projekt. Szczecin. Lipiec 2017.
5. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zalew Kamieński i Dziwna. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
6. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ujście Odry i Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
7. Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Zalew Kamieński i Dziwna PLB 320011;
8. Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH 320018;
9. Inwentaryzacja przyrodnicza dla potrzeb sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014 - 2026”. Uniwersytet Szczeciński, Szczecin;
10. Prognoza oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028. Uniwersytet Szczeciński. Pracowania Ochrony Środowiska Paweł Molenda. Maj 2016;
11. Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025;
12. „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, 2009;
13. Lokalna Strategia Rozwoju na lata 2014-2020;
14. Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2016;
15. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016;
16. Książki obiektów budowlanych;
17. hdivision.pl;
18. www.dziwnow.com.pl.