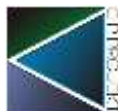




Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



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 C – PORT MORSKI W POLICACH – 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/1/17/17 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 C – Port Morski w Policach – 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	8
II. Uwarunkowania środowiska	10
1. Charakterystyka geograficzna	10
2. Klimat	11
3. Warunki geologiczne	11
4. Warunki wodne	14
5. Wody podziemne	14
6. Środowisko przyrodnicze	16
7. Formy ochrony przyrody	18
III. Dotychczasowe użytkowanie portu oraz obszarów przyległych	24
1. Rola portów morskich w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku	24
2. Historia i zarząd portu morskiego w Policach	27
3. Funkcje i rozwój portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej	28
4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	31
5. Trasy żeglugi	33
6. Składowanie urobku	45
7. Infrastruktura portowa	47
a) Nabrzeża portowe	47
b) Dostępność drogowa i kolejowa	53
8. Port w liczbach	54
9. Strefy zamknięte	57
a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM	57
b) Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach	60
c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	62
10. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	62
a) Liniowa infrastruktura techniczna	62
b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	65
c) Wraki	66
d) Kanalizacja	66
IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych	68
1. Dokumenty poziomu transgranicznego	68

2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych	72
3. Dokumenty poziomu regionalnego	82
V. Charakterystyka pasa nadbrzeżnego, zagrożenia, przekształcenia i ochrony.	84
1. Opis linii nabrzeża	84
2. Przekształcenia linii brzegowej	85
3. Ochrona brzegów	86
4. Zagrożenie powodziowe	87
VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu	94
VIII. Wykaz tabel i rycin	96
IX. Wykaz materiałów źródłowych	97

I. Wprowadzenie

1. Wstęp

Niniejsze Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Policach (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 Policach 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 Policach, 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, ichtiologicznych 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 tematyczne opracowania graficzne, zawarte w treści Studium, wykonano w skali 1:40 000.

2. Delimitacja obszaru

Port morski Police jest to port morski i rzeczny na Odrze, zlokalizowany w mieście Police, przy torze wodnym Szczecin-Świnoujście. Port morski jest położony w Dolinie Dolnej Odry, nad Odrą oraz połączonymi z nią kanałami. Nabrzeża znajdują się nad Odrą tj. nad nazwanymi jej odcinkami: Domiążą oraz Kanałem Polickim (Wąskim Nurtem), a także nad Polickim Nurtem (ujście rzeki Łarpi), basenem Terminala Barkowego oraz ujściem rzeki Gunicy.

Rozpiętość obszaru administracyjnego portu morskiego obejmuje 8,7 km długości wzdłuż Odry. Granice portu zostały określone w § 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z

dnia 21 czerwca 2005 roku w sprawie w sprawie ustalenia granic portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu i Policach od strony lądu¹.

Odcinek Odry pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu morskiego Szczecin, a więc także obszar portu morskiego w Policach ma status morskich wód wewnętrznych.

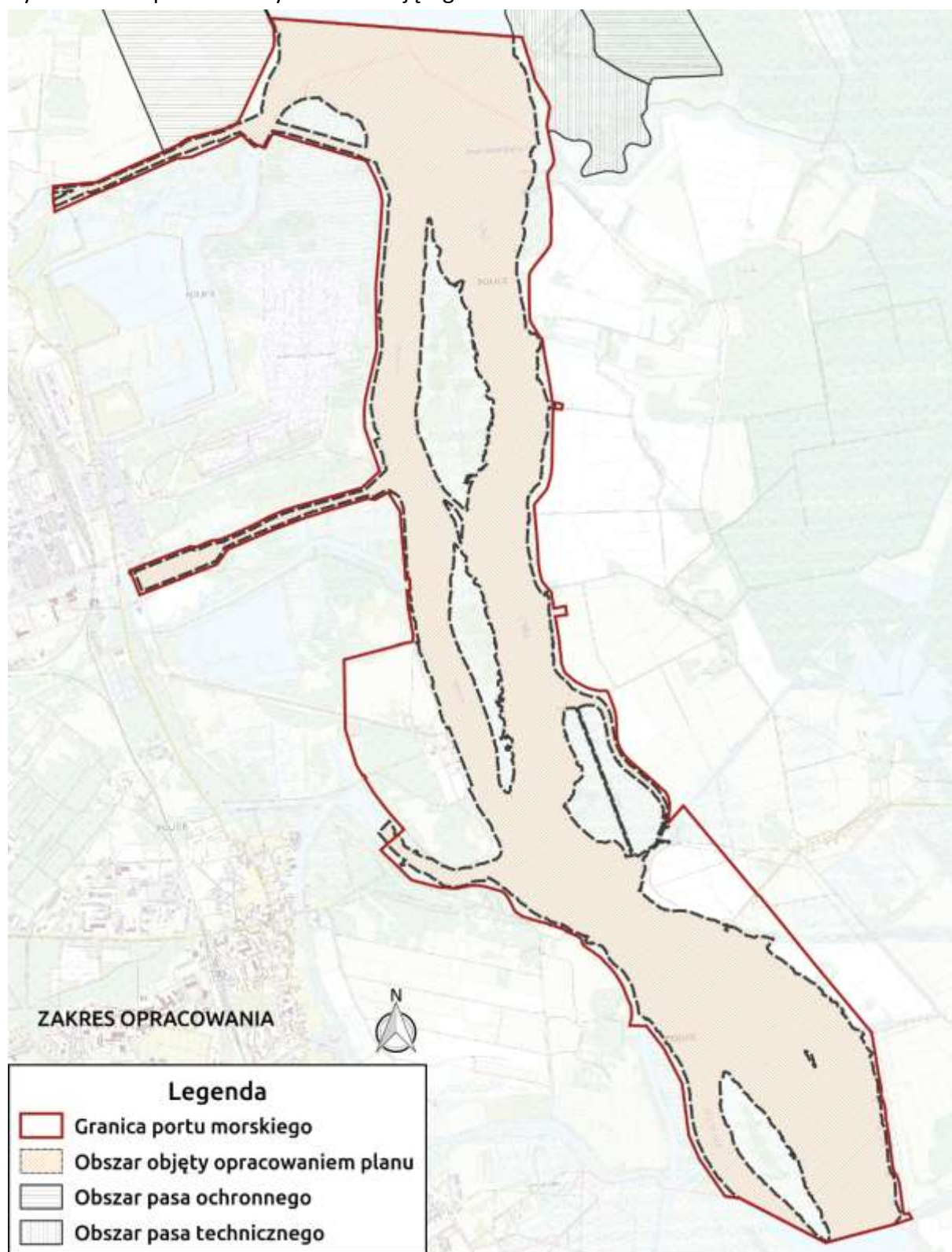
Studium obejmuje polskie obszary morskie w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r., poz. 2205, ze zm.), w części odnoszącej się do morskich wód wewnętrznych Portu Morskiego w Policach.

Przedmiotem opracowania są morskie wody wewnętrzne portu morskiego w Policach 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 1000 m - w tym: nadające się do eksploatacji 1000 m, nabrzeża przeładunkowe 1000 m, nabrzeża przeładunkowe nadające się do eksploatacji 1000 m.

¹ Dz. U. nr 119, poz. 10.10

Ryc. 1. Zakres przestrzenny obszaru objętego Studium.



Źródło: Opracowanie własne

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 Policach. 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 oraz miejsc żerowania ryb),
- hydromorfologiczne (dynamika linii brzegowej),
- geologiczne, w tym rodzaje osadów, zasoby mineralne itp.

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

- tory wodne i trasy żeglugowe, kotwiczowiska,
- miejsca połowów rybackich i obszary ważne dla zachowania gatunków ryb,
- porty i przystanie,
- miejsca występowania, poszukiwania i wydobywania zasobów mineralnych,
- kable i rurociągi,
- sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia,
- obszary odkładania urobku,
- obszary i obiekty dziedzictwa kulturowego – wybrane wraki itp.,
- wraki niebędące obiektami dziedzictwa kulturowego,
- obszary wykorzystywane sportowo/turystycznie/rekreacyjnie,
- obszary wojskowe.

Aby zapewnić spójność zagospodarowania przestrzennego części lądowej i morskiej, w Studium zawarte są również analizy dotyczące obszarów lądowych przylegających do analizowanych obszarów morskich:

- informacje związane z dynamiką linii brzegowej,
- informacje fizycznogeograficzne o obszarze przybrzeżnym,
- informacje demograficzne i społeczno-gospodarcze o obszarze przybrzeżnym,
- informacje o stanie zagospodarowania przestrzennego pasa nadbrzeżnego oraz obszaru nadbrzeżnego,
- pozostałe informacje wynikające z analizy planów zagospodarowania przestrzennego, studiów, programów i planów rozwojowych województw i gmin nadportowych.

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 Policach.

II. Uwarunkowania środowiska

1. Charakterystyka geograficzna²

Zgodnie z podziałem fizyczno-geograficznym Polski (Kondracki, 2002) obszar Studium położony jest w zachodniej części podprovincji Pobrzeża Południowobałtyckiego i w rejonie mniejszych jednostek geograficznych (mezoregionów), należących do makroregionu Pobrzeże Szczecińskie. Są to: wschodnia część Równiny Wkrzańskiej, północna część Wzniesień Szczecińskich, zwana Wzgórzami Warszawskimi, Dolina Dolnej Odry, a w północno-wschodniej - fragment Równiny Goleniowskiej. Ponadto od strony północnej znajduje się fragment Zalewu Szczecińskiego (Rozтока Odrzańska), a w południowej fragment jeziora Dąbie.

Prowincja: Niż Środkowoeuropejski (31)

Podprovincja: Pobrzeże Południowobałtyckie (313)

Makroregion: Pobrzeże Szczecińskie (313.2-3)

Mezoregiony Pobrzeża Szczecińskiego: 313.21 - Uznam i Wolin; 313.22 - Wybrzeże Trzebiatowskie; 313.23 - Równina Wkrzańska; 313.24 - Dolina Dolnej Odry; 313.25 - Równina Goleniowska; 313.26 - Wzniesienia Szczecińskie; 313.27 - Wzgórze Bukowe; 313.31 - Równina Pyrzycka; 313.32 - Równina Nowogardzka; 313.33 - Równina Gryficka

Rzeźba terenu w rejonie Polic powstała w końcowej fazie deglacjacji zlodowacenia północnopolskiego oraz na skutek działania późniejszych - holocenów procesów geomorfologicznych trwających do dziś.

Równina Wkrzańska położona jest na zachód od Odry. Zbudowana jest z osadów stożka napływowego Odry, powstałego pod koniec plejstocenu. Na obszarze tym wyróżnić można kilka stopni tarasów akumulacyjnych - od 3 do 19 m n.p.m. Równina urozmaicona jest licznymi i rozległymi formami eolicznymi, zagłębieniami wytopiskowymi, a część jej obszaru stanowią równiny akumulacji biogenicznej. Ku południowi Równina Wkrzańska kontaktuje się ze Wzgórzami Warszawskimi, które otacza pas tarasu kemowego o wysokości 15-40 m n.p.m.

Wzgórze Warszawskie, są dominującym elementem orograficznym na obszarze arkusza Police. Bezwzględna wysokość dochodzi tu do 127 m n.p.m. Głęboko wcięte dolinki niewielkich potoków: Grzybnicy, Żółwinki, Skolwinki, dają duże względne deniwelacje dochodzące do 60 m. Partie wysoczyznowe urozmaicone są zagłębieniami wytopiskowymi, dolinkami denudacyjnymi i wydmy. Obszar ten zbudowany jest ze spiętrzonych glacytektonicznie osadów glacialnych i fluwioglacjalnych. Oprócz osadów lodowcowych znajdują się tu na powierzchni porwaki trzeciorzędowych ilów septariowych i piasków żelazistych.

Na wschód od Wzgórz Warszawskich i Równiny Wkrzańskiej, w płaskodennej dolinie o szerokości do 3 km, płynie rzeka Odra. Dolina ta jest północno-zachodnią częścią regionu zwanego Doliną Dolnej Odry.

² Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Police (190). Warszawa 2009.

Główna masa wody przepływa Odrą Zachodnią, wschodnia odnoga tworzy szerokie rozlewisko - Jezioro Dąbie. Na północ od Polic koryto Odry kończy się lejkowatym rozszerzeniem, zwanym Róztoką Odrzańską, będącą ujściem rzeki do Zalewu Szczecińskiego. Tarasy zalewowe Odry, tworzące płaskie dno doliny, posiadają wysokość od 0,3 do 1 m i szerokość 2-3 km na brzegu zachodnim. Na brzegu wschodnim, na północ od jeziora Dąbie, rozciąga się równina akumulacji biogenicznej o szerokości do 7,5 km. Są to tereny zabagnione, przystosowane częściowo do użytkowania rolniczego przez rozbudowany system melioracyjny. Na znacznej powierzchni występują torfy, w przeszłości eksploatowane.

Róztoka Odrzańska, będąca południową częścią Zalewu Szczecińskiego, posiada charakter estuarium. Głębokość tego akwenu, poza torem wodnym, wynosi od 2 do 3 m. Z uwagi na dużą odległość od strefy mieszania się wód morskich z rzecznyymi, które odbywa się w północnej i centralnej części Zalewu, chemizm wód jest tu zbliżony do wód rzecznych (Młodzińska, 1980).

Na północny wschód od doliny Odry i szerokiej równiny torfowej rozciąga się Równina Goleniowska, zbudowana z piasków rzeczno-rozlewiskowych, urozmaicona licznymi wydhami, dolinkami denudacyjnymi oraz zagłębieniami wytopiskowymi, najczęściej wypełnionymi torfami. Obszar ten porastają zwarte bory sosnowe zwane Puszcą Goleniowską.

2. Klimat

Według regionalizacji klimatycznej, analizowany obszar położony jest w obrębie dzielnicy szczecińskiej, znajdującej się w strefie zdecydowanego wpływu morskiego. Średnia roczna temperatura waha się od 7,5-8° C. Średnie opady wynoszą 600-700 mm, a średnia roczna wilgotność powietrza 81%. Okres wegetacyjny trwa 217-224 dni w roku. Dominują na tym obszarze w ciągu roku wiatry z kierunków południowo-zachodniego i zachodniego. Większa część terenu, położona nisko, charakteryzuje się niekorzystnymi warunkami topoklimatycznymi - dużą wilgotnością powietrza, dużą częstotliwością występowania mgieł, przygruntowych przymrozków, nadmiernego przewietrzania. Korzystniejsze warunki topoklimatyczne panują na wyżej położonych terenach.

3. Warunki geologiczne

Położenie rejonu Polic na tle budowy geologicznej regionu przedstawia poniższa rycina. Znajduje się on na obszarze synklinorium szczecińsko-gorzowskiego (Karnkowski, 2008). Na powierzchni odsłaniają się tylko utwory plejstoceny i holoceny. Starsze utwory są znane jedynie z wierceń.

Najstarszymi utworami, stwierdzonymi wierceniami, są górnokredowe wapienie i margle występujące w rejonie Bolesławic na głębokości około 74 m p.p.m., budujące wypiętrzenie (zrąb Krakówka), otoczone przez osady paleogenu. Poza obszarem wypiętrzenia utwory kredowe leżą na znacznej głębokości i nie zostały stwierdzone wierceniami. Przykryte są one przez paleocenyjskie piaski i mułki z wkładkami węgla brunatnego, eocenyjskie piaski glaukonitowe, iły piaszczyste i mułki, także z przewarstwieniami węgla brunatnego, oraz oligocenyjskie iłowce i mułowce. Lokalnie, na skłonach wyniesień przedczwartorzędowego podłoża, pojawiają się miocenyjskie piaski ilaste (Piotrowski, 1982). Powierzchnia utworów przedczwartorzędowych jest urozmaicona. Położona jest ona na wysokości od

około 130 do 90 m p.p.m. W podłożu osadów czwartorzędowych występują utwory: eoceńskie, oligoceńskie i miocene, a tylko w części środkowej obszaru utwory kredowe. Utwory paleogenu i neogenu, w szczególności oligoceńskie iły septariowe, pojawiają się także w postaci porwaków i kier wśród glaciektonicznie zaburzonych utworów plejstoceniowych. Kry takie w rejonie Polic mają grubość do kilkudziesięciu metrów.

Utwory czwartorzędowe mają miąższość zmienną, uzależnioną od rzeźby powierzchni terenu i podłoża, od około 74 m w obniżeniu Zalewu Szczecińskiego, do około 250 m na wysoczyźnie morenowej. Są to osady plejstoceniowe akumulacji lodowcowej i wodnolodowcowej, z okresów od najstarszych zlodowaceń południowopolskich, aż po zlodowacenie Wisły (północnopolskie), fazy pomorskiej, oraz holoceniowe osady: rzeczne i bagienne.

Osady plejstoceniowe stanowią kilka poziomów utworów morenowych rozdzielonych przez piaski i żwiry wodnolodowcowe oraz piaski, iły i mułki jeziorne.

Osady z okresów zlodowaceń południowo- i środkowopolskich znane są tylko z wierceń. W obniżeniach przed plejstoceniowym podłożem występują gliny zwałowe z okresu najstarszych zlodowaceń południowopolskich. Przykryte są przez: gliny zwałowe, piaski wodnolodowcowe oraz piaski i mułki limnoglacialne z okresu zlodowaceń środkowopolskich.

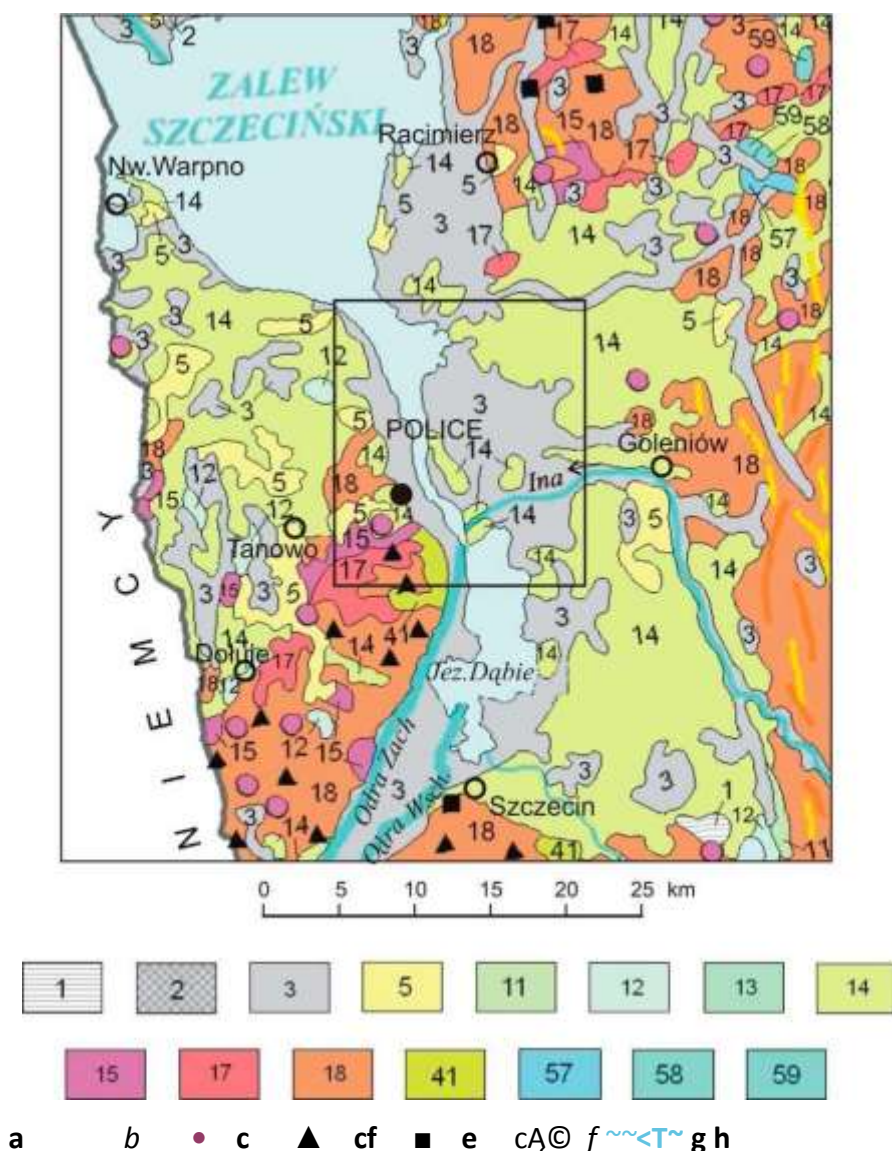
Na obszarze wysoczyzny morenowej występują też miejscami pagórki kemowe, zbudowane z piasków i piasków ze żwirem oraz niewielkie obniżenia wypełnione piaskiem i mułkami wytopiskowymi oraz młodszymi jeziornymi z przewarstwieniami torfu.

Na obrzeżeniu północnym i wschodnim wysoczyzny morenowej w obniżeniu Zalewu Szczecińskiego i wzdłuż jego północno-wschodniego brzegu występują rzeczne piaski i piaski ze żwirem górnoplejstoceniowych tarasów nadzalewowych Odry.

Na piaskach i piaskach ze żwirem wodnolodowcowych na wysoczyźnie i rzecznych w obrzeżeniu Zalewu Szczecińskiego pojawiają się piaski eoliczne powstałe z przewiania materiału podłoża. Tworzą one niewielkie płyty na tarasie nadzalewowym i rozległe pola wydymowe w północnej części wysoczyzny morenowej (na wschód i północ od Polic).

Na znacznym obszarze w dolinie Odry i w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, na obszarze tarasu zalewowego, w szczególności we wschodniej części arkusza, obecne są osady holocenu. Są to piaski i mułki rzeczne i jeziorne z przewarstwieniami namułków i torfów niskich.

Ryc. 2. Położenie arkusza Police na tle Mapy geologicznej Polski wg L. Marksa, A. Bera, W. Gogołka, K Piotrowskiej (2006).



Czwartorzęd; holocen: 1 - piaski, mułki, ility, gytie jeziorne, 2 - mułki, piaski i żwiry morskie, 3- piaski, żwiry, mady rzeczne oraz torfy i namuły, 5 - piaski eoliczne, lokalnie w wydmach; plejstocen: 11 - piaski, żwiry i mułki rzeczne, 12 - piaski i mułki jeziorne, 13 - ility, mułki i piaski zastoiskowe, 14 - piaski i żwiry sandrowe, 15 - piaski i mułki kemów, 17 - żwiry, piaski, głazy i gliny moren czołowych, 18 - gliny zwałowe, ich zwietrzeliny oraz piaski i żwiry lodowcowe. Oligocen: 41 - piaski lokalnie z bursztynem, mułki, ility i węgiel brunatny. Jura górna: 57 - wapienie, margle, ility i mułowce, 58 - wapienie, margle, ility, dolomity, wapienie oolitowe lokalnie z wkładkami margli i ility, 59 - wapienie, margle, dolomity, wapienie z krzemieniami, mułowce i piaszkowce glaukonitowe.

Ciągi drobnych form rzeźby: a - ozy, b - drumliny, c- kemy. Kry utworów starszych od czwartorzędu: d - neogeńskich i paleogeńskich, e - kredowych, /- jeziora, g - sieć rzeczna h - granica państwa.

Zachowano oryginalną numerację z Mapy geologicznej L. Marksa i in. (2006)

4. Warunki wodne

Głównymi elementami hydrograficznymi na w rejonie Polic są: ujściowy odcinek rzeki Odry i północna część Jeziora Dąbie rozdzielone działem wodnym I rzędu od południowej części Zalewu Szczecińskiego (Roztoki Odrzańskiej). Oprócz Odry i związanych z nią akwenów, sieć rzeczną tworzą: ujściowe odcinki rzeki Iny i Gowienicy, rzeka Krępa, bogata sieć kanałów i rowów melioracyjnych i zbiorniki wodne po eksploatacji torfu. Budują one prawostronną część zlewni Odry i Zalewu Szczecińskiego. Lewostronną część zlewni Odry tworzą małe cieki spływające ze Wzgórz Warszawskich: Żółwinka, Przęsocińska Struga, Grzybnica oraz Gunica. Ta ostatnia tworzy największą lewobrzeżną zlewnię równiny Odrzańsko-Zalewowej. Na północ od nich teren odwadniają: Karpina i Karwia Struga uchodzące do Roztoki Odrzańskiej. Na tarasie zalewowym znajduje się również sieć rowów.

Zalew Szczeciński jest rozległym akwenem przy morskim o średniej głębokości w części polskiej ok. 4 m. Na Roztoce Odrzańskiej znajduje się Wyspa Wichowska Kępa.

Największym dopływem Odry na omawianym obszarze jest Ina. Jest to też największy dopływ Odry na terenie województwa zachodniopomorskiego.

Jezioro Dąbie posiada rozległe połączenie z Odrą poprzez Kanał Iński Nurt. Jest to czwarte pod względem wielkości jezioro w Polsce. Jego powierzchnia wynosi 56 000 ha, a głębokość osiąga 4,2 m.

Ośią hydrograficzną w na analizowanym obszarze Studium jest ujściowy odcinek Odry zwany Domiążą, rozwidlający się na Wąski Nurt i Szeroki Nurt. Znajduje się tutaj ciąg wysp: Długi Ostrów, Mały Karw i Wielki Karw.

5. Wody podziemne

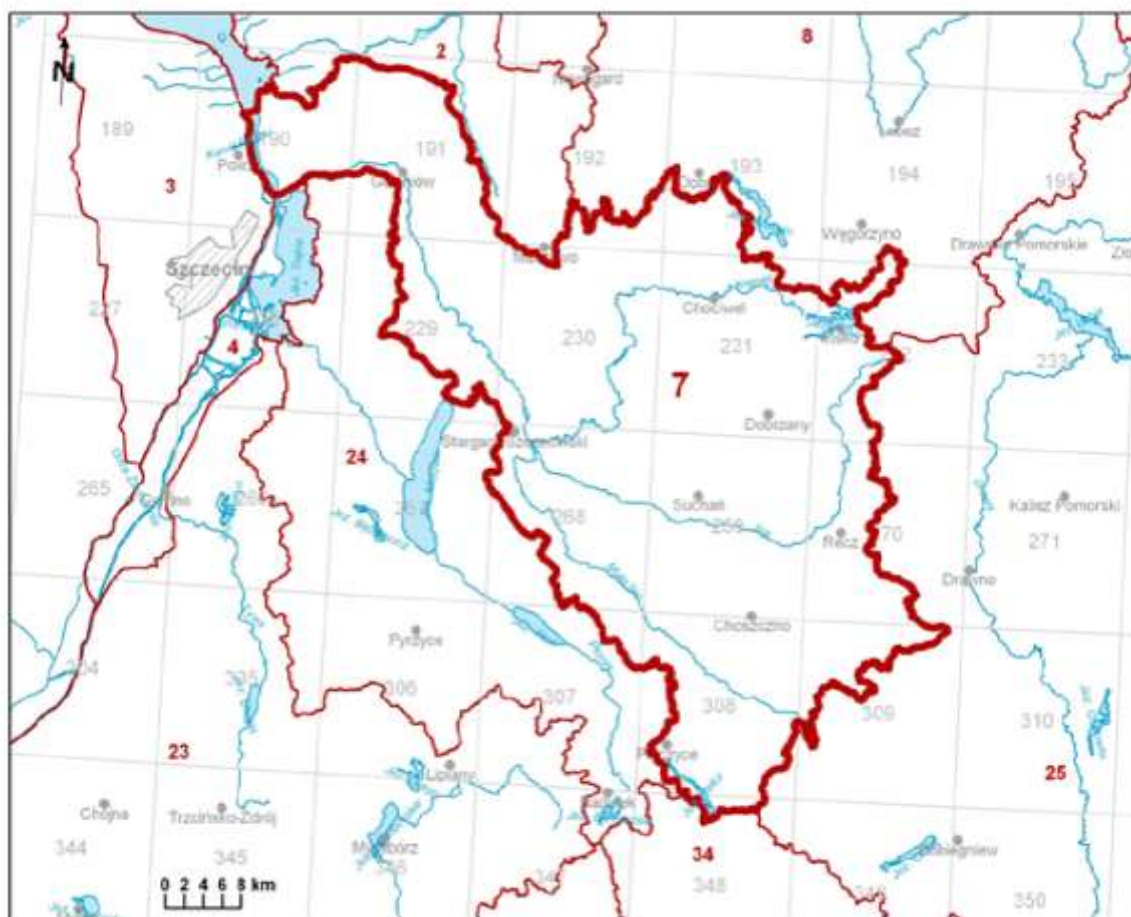
Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną dla obszaru Dorzecza Odry opracowany został Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

Na omawianym obszarze można wyróżnić piętra wodonośnych: czwartorzędowe, paleogeńskie- neogeńskie.

Na podstawie zamieszczonego tam podziału Polski na 161 JCWPd obszar Studium znajduje się w granicach JCWPd nr 7. Niewielka część – fragmenty kanałów w części zachodniej opracowania Studium wchodzi w granicę JCWPd 3, a w części północnej w granice JCWPd 2. Od południa obszar graniczy graniczy z JCWPd 4.

Cechą charakterystyczną modelu hydrogeologicznego JCWPd nr 7 jest wielopoziomowy, niezwykle złożony system wodonośny, który tworzą struktury hydrogeologiczne różnej genezy. Jest to system wielowarstwowy wód podziemnych w utworach kenozoicznych czwartorzędu i trzeciorzędu, ściśle powiązanych z wodami Iny i jej dopływów. Granicami systemu są działy wodne II - rzędu oraz rzeka Odra. Działy wód powierzchniowych, stanowiących granice omawianego systemu są w ogólnym zarysie zgodne z działami wód podziemnych, w przypadku płytszych poziomów Q1. W przypadku poziomów głębszych, drenowanych w regionalnym ujęciu przez Odrę, wododziały powierzchniowe nie pokrywają się z działami wód podziemnych. Analiza systemu pod kątem obszarów alimentacji i drenażu poszczególnych poziomów wodonośnych pokazuje, że wody podziemne poziomu gruntowego

Ryc. 3. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.



15

6. Środowisko przyrodnicze

Zgodnie z podziałem geobotanicznym Polski (Matuszkiewicz 2008) obszar Studium położony jest w granicach obszaru A.2.1.d:

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Pobrzeża Południowobałtyckiego

Okręg: Niziny Szczecińskiej

Podokręg: Doliny Odry „Widuchowa –Zalew Szczeciński”

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

Siedlisko 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe

Fragmenty siedlisk przyrodniczych o charakterze łągów, występujące przeważnie w strefie brzegowej Zalewu Szczecińskiego, a także wzdłuż niewielkich cieków wodnych uchodzących do powyższego akwenu.

Łęgi wierzbowe *Salicetum albae* (*Salicetum albo-fragilis*) są dość pospolite wzdłuż wschodniego brzegu Zalewu Szczecińskiego – od Stepnicy do Czarnocina. Łęg ten wykształca się na piaszczystych aluviach rzek, w strefie wysokich stanów wody w postaci wąskiego pasa wzdłuż brzegów Odry i Zalewu Szczecińskiego – często od strony wewnętrznej wałów przeciwpowodziowych. W drzewostanie oraz w warstwie krzewów dominuje zazwyczaj wierzba biała *Salix alba*, wierzba wiciowa *Salix viminalis* nieco rzadziej wierzba pięciopręcikowa *Salix pentandra*, natomiast runo buduje pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, tojeść rozestana *Lysimachia nummularia*, jaskier rozłogowy *Ranunculus repens*, uczepek trójlistkowy *Bidens tripartita*, arcydzięgiel litwor *Angelica archangelica*, żywokost lekarski *Symphytum officinale*, trzcina pospolita *Phragmites australis*. Na drzewa i krzewy wspinają się ponadto gatunki welonowe tj. kielisznik zaroślowy *Calystegia sepium*, chmiel zwyczajny *Humulus lupulus* oraz psianka słodkogórz *Solanum dulcamara*. Bardzo wyraźna jest tendencja ekspansji obcych gatunków w szczególności niecierpka gruczołowatego *Impatiens glandulifera* (miejscami całkowita dominacja), niecierpka pomarańczowego *Impatiens capensis*, niecierpka drobnokwiatowego *Impatiens parviflora* oraz klonu jesionolistnego *Acer negundo*.

O ile łęgi topolowo-wierzbowe są łatwe do wydzielenia i wskazania o tyle w przypadku łągów olszowych problematyczna jest jednoznaczna identyfikacja siedliska przyrodniczego. Źródłem problemu jest to, że mimo dolinowego położenia rozległych lasów z olszą w obrębie ostoi, duże powierzchnie mają charakter olesowy, związany ze stagnowaniem wód przez znaczną część roku, a strefy buforowe mają charakter pośrednich łągów zabagnionych. Do łągów olszowo-jesionowych zaliczono lasy, w których drzewostan jest zgodny z typem siedliska, ponadto widoczna jest ruchomość wód tj. występują jedynie okresowe zalewy lub podtopienia, nie występuje natomiast całoroczne stagnowanie wody na powierzchni gruntu. Łęgi jesionowo-olszowe zajmują dalszą pozycję od brzegów Zalewu, często wzdłuż cieków wodnych, zajmują niżej położone tereny w stosunku do grądów i buczyn, z którymi często graniczą. W zidentyfikowanych siedliskach na terenie ostoi w drzewostanie dominuje przeważnie olsza czarna *Alnus glutinosa*, znaczny jest także udział jesionu wyniosłego *Fraxinus excelsior*. W warstwie krzewów występuje czeremcha zwyczajna *Prunus padus*, porzeczka czerwona *Ribes rubrum* i porzeczka czarna *Ribes nigrum*, kalina koralowa *Viburnum opulus* oraz głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*. Warstwę zielną często buduje pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, kuklik zwisty *Geum rivale*, kuklik pospolity *Geum urbanum*, czartawa pospolita *Circaea lutetiana*, wiązówka błotna *Filipendula ulmaria*, ponadto spotyka się gatunki przechodzące z olsów, z którymi łęgi często graniczą, lub same ulegają olsowieniu w przypadku zbyt długiej niż zazwyczaj stagnacji wody na powierzchni gruntu.

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 33 taksonów bezkręgowców bentosowych. Wśród nich nie odnotowano gatunków cennych lub podlegających w Polsce ochronie prawnej.

Ichtiofauna

Przeprowadzona inwentaryzacja ichtiofauny Zalewu Szczecińskiego w 2014 r. w związku z wykonywaniem inwentaryzacji przyrodniczej wykazała obecność 17 gatunków ryb: szprot *Sprattus sprattus*, śledź *Clupea harengus*, stynka *Osmerus eperlanus*, płoć *Rutilus rutilus*, leszcz *Abramis brama*, krąp *Blicca bjoerkna*, rozpiór *Abramis ballerus*, ukleja *Alburnus alburnus*, certa *Vimba vimba*, jelec *Leuciscus leuciscus*, miętus *Lota lota*, ciernik *Gasterosteus aculeatus*, babka bycza *Neogobius melanostomus*, okoń *Perca fluviatilis*, sandacz *Sander lucioperca*, jazgarz *Gymnocephalus cernua*, stornia *Platichthys flesus* (Guentzel i in. 2015, Szlauer-Łukaszewska i in. 2015). Badania prowadzone były w obrębie przebiegu torów wodnych Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

Ptaki

W bezpośrednim sąsiedztwie granic Studium stwierdzono dziewięć gatunków ptaków:

Brzęczka *Locustella luscinioides*
Trzcinia *Acrocephalus arundinaceus*
Trzciniczek *Acrocephalus scirpaceus*
Potrzos *Schoeniclus schoeniclus*
Pierwiosnek *Phylloscopus collybita*
Dzięcioł zielony *Picus viridis*
Bogatka *Parus major*
Kapturka *Sylvia atricapilla*
Brodziec piskliwy *Actitis hypoleucos*

7. Formy ochrony przyrody

Rezerwat przyrody „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego” położony jest około 1,3 km na wschód od granicy obszaru opracowania.

Rezerwat „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego” jest rezerwatem torfowiskowym (typ: torfowiskowy, podtyp: torfowisko wysokie), który obejmuje lasy bagienne położone w okolicach miejscowości Święta, na wschód od Odry. Celem ochrony rezerwatu są lasy bagienne z licznymi stanowiskami długosza królewskiego *Osmunda regalis* oraz wiciokrzewu pomorskiego *Lonicera periclymenum* (Rozporządzenie nr 29/2004 Wojewody

Zachodniopomorskiego z dnia 8 grudnia 2004 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2004 r. Nr 90, poz. 1736).

Dla obszaru rezerwatu przyrody obowiązują zakazy określone w art. 15 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

Dla obszaru rezerwatu „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego” obowiązuje Zarządzenie Nr 25/2010 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dn. 19 lipca 2010 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego” (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2010 r. Nr 73 poz. 1347).

Nadrzędne zasady funkcjonowania rezerwatu określa ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. W myśl jej przepisów w art. 15 sformułowano zakazy i odstępstwa od nich.

Rezerwat przyrody „Olszanka” położony jest około 1 km na wschód od granicy obszaru opracowania.

Rezerwat „Olszanka” znajduje się na wschodnim brzegu Odry, na północ od rezerwatu „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego”. Rezerwat w obecnym kształcie powstał w 2006 r. na mocy rozporządzenia Nr 117/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 24 października 2006 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Olszanka” (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2006 r. Nr 109, poz. 2083). Jest to rezerwat torfowiskowy ze względu na dominujący przedmiot ochrony: typ biocenotyczny i fizjocenotyczny, podtyp biocenoz naturalnych i półnaturalnych; ze względu na główny typ ekosystemu: typ różnych ekosystemów, podtyp lasów i torfowisk.

Celem ochrony rezerwatu „Olszanka” jest zachowanie ze względów przyrodniczych i naukowych torfowiska bałtyckiego, borów bagiennych i olsów oraz rzadkich i ginących gatunków ptaków i ssaków

Dla obszaru rezerwatu przyrody obowiązują zakazy określone w art. 15 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

Obszary Natura 2000

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) „Zalew Szczeciński” PLB320009

Część obszaru opracowania Studium znajduje się w OSOP „Zalew Szczeciński”, położony jest na polskich obszarach morskich stanowiących wody wewnętrzne— zgodnie z art. 2 i 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i Administracji morskiej oraz na terenie gmin: Goleniów, Stepnica, Międzyzdroje, Wolin, Nowe Warpno, Police i miasto Świnoujście. Obszar obejmuje polską część Zalewu Szczecińskiego. Od północy zamykają go wyspy Uznam i Wolin. Zajmuje on powierzchnię 47 194,6 ha. Akwen wodny to zatoka Morza Bałtyckiego, oddzielona od niego wyspami Wolin i Uznam, do niego uchodzą rzeki Odra, Wkra i Piana. Na południe ostoja przeciąga się na Roztokę Odrzańską i ujście Odry Zachodniej do wysokości Polic, obejmuje tam wyspy: Karw Wielki, Długi Ostrów i Radzin. Współrzędne geograficzne: 53°45`N, 14°29`E. Zbiornik jest płytki (średnia głębokość

2-3 m) i bardzo żyzny, o niezwykle wysokim zagęszczeniu organizmów bentosowych i bogatym rybostanie. Obszar ten stanowi własność Skarbu Państwa.

Dla ww. obszaru w październiku 2002 r. opracowany został Standardowy Formularz Danych (SDF), który aktualizowany został w lutym 2017 r. W SDF określone zostały m.in. przedmioty ochrony oraz najważniejsze zagrożenia, presje i działania mające wpływ na obszar. Przedmiotami ochrony (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 31 gatunków ptaków objętych art. 4 dyrektywy 2009/147/WE i gatunki wymienione w załączniku II do dyrektywy 92/43/EEG.

- | | |
|---|---|
| 1. trzciniak <i>Acrocephalus arundinaceus</i> | 17. mewa srebrzysta <i>Larus argentatus</i> , |
| 2. płaskonos <i>Anas clypeata</i> , | 18. mewa mała <i>Hydrocoloeus minutus</i> , |
| 3. cyranka <i>Anas querquedula</i> , | 19. brzęczka <i>Locustella luscinioides</i> , |
| 4. krakwa <i>Anas strepera</i> , | 20. podróżniczek <i>Luscinia svecica</i> , |
| 5. gęś gęgawa <i>Anser anser</i> , | 21. bielaczek <i>Mergus albellus</i> , |
| 6. gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i> , | 22. nurogęś <i>Mergus merganser</i> , |
| 7. głowienka <i>Aythya ferina</i> , | 23. kania czarna <i>Milvus migrans</i> , |
| 8. czernica <i>Aythya fuligula</i> , | 24. kania ruda <i>Milvus milvus</i> , |
| 9. ogorzałka <i>Aythya marila</i> , | 25. wąsatka <i>Panurus biarmicus</i> , |
| 10. gągoł <i>Bucephala clangula</i> , | 26. kormoran <i>Phalacrocorax carbo</i> |
| 11. sieweczka obrożna <i>Charadrius</i>
<i>hiaticula</i> , | <i>sinensis</i> , |
| 12. rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i> , | 27. siewka złota <i>Pluvialis apricaria</i> , |
| 13. derkacz <i>Crex crex</i> , | 28. perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i> , |
| 14. łabędź krzykliwy <i>Cygnus cygnus</i> , | 29. kropiatka <i>Porzana porzana</i> , |
| 15. łyska zwyczajna <i>Fulica atra</i> , | 30. ohar <i>Tadorna tadorna</i> , |
| 16. bielik <i>Haliaeetus albicilla</i> , | 31. czajka <i>Vanellus vanellus</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 Szczeciński PLB320009 jest dyrektor urzędu morskiego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Zalew Szczeciński” PLB320009.

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

Obszar Studium znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński”. Obszar ten 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, cieśniny 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 (GDOŚ, 2017).

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, 2017).*

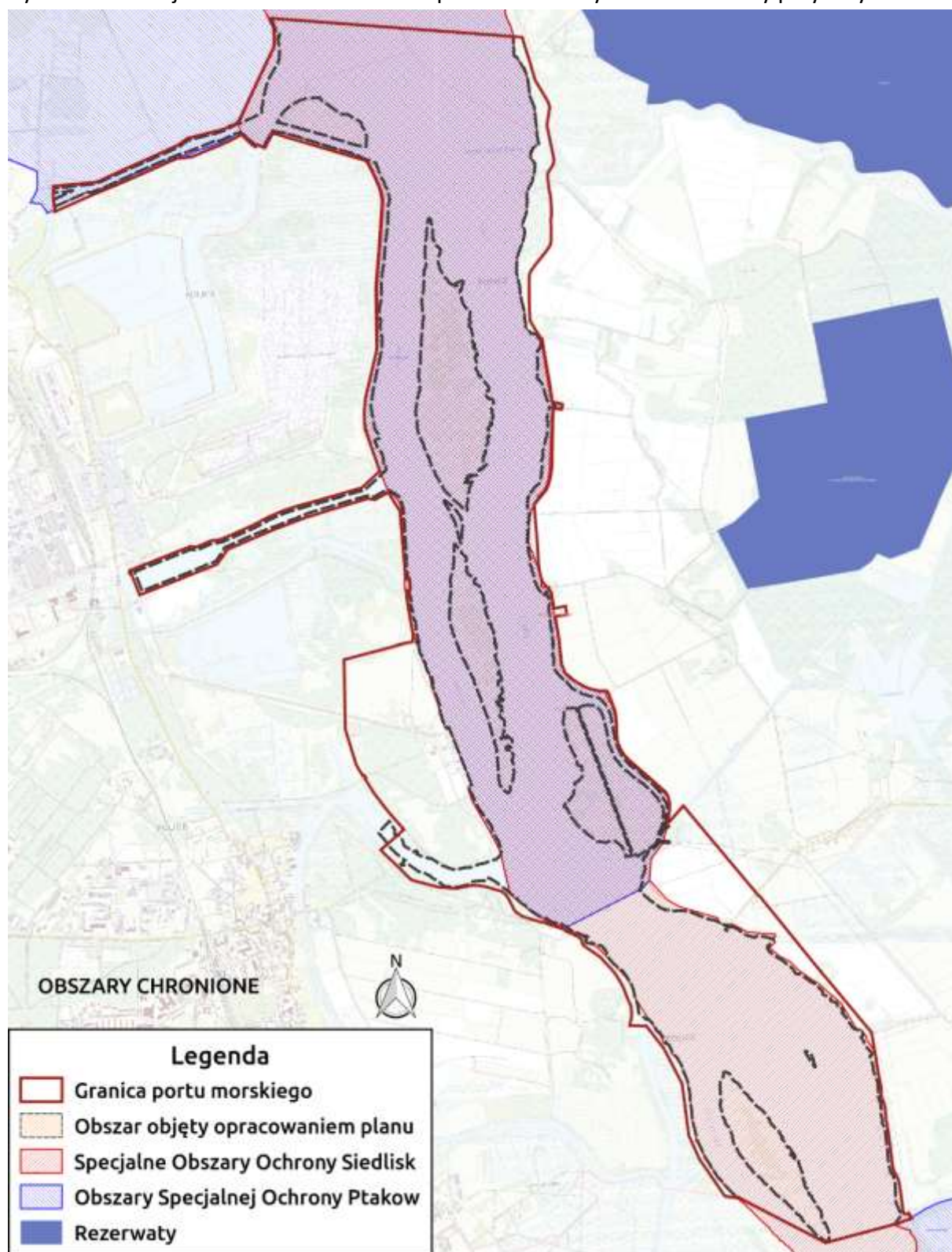
Przedmiotem ochrony SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 18 siedlisk przyrodniczych i 5 gatunków ryb (GDOŚ, 2017 r.):

- 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 (*Glauco-Puccinellietalia Maritimae*, część – zbiorowiska nadmorskie),
 6. 1340 śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwary (*Glauco-Puccinietalia*, część – zbiorowiska śródlądowe),
 7. 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich,

8. 2330 zbiorowiska murawowe na wydmach, *Malcolmietalia*,
 9. 3150 starorzecza 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 *Scheuchzerio-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 łągi 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*.

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.

Ryc. 4. Lokalizacja obszaru Studium na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.



Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z waloryzacją przyrodniczą Województwa Zachodniopomorskiego (Biuro Konserwacji Przyrody. Luty 2010 r.), na obszarze Studium i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się proponowane formy 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 wzmacnianie 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 portamiorskimi, 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. Historia i zarząd portu morskiego w Policach

Na początku lat 70. surowce dla Zakładów Chemicznych w Policach, były przeładowywane w porcie w Świnoujściu. Stamtąd barkami i małymi statkami były transportowane do portu w Policach. Większe jednostki nie mogły tu wpływać ze względu na poziom zanurzenia. Pod koniec lat 70. w związku z wysokim obrotem mas towarowych w zakładach chemicznych, podjęto decyzję o budowie na Odrze portu pełnomorskiego. Inwestycję rozpoczął Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście, później przejęły ją i dokończyły Zakłady Chemiczne Police. Terminal Morski nazywany też Portem Morskim był gotowy do przeładunków w 1993 roku.

Zarząd Zakładów Chemicznych „Police” SA i Gmina Police zdecydowały o powołaniu spółki zarządzającej gruntami i infrastrukturą portową. 1 grudnia 2004 r. rozpoczęła działalność nowa spółka pod nazwą Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

Przedmiotem działalności Spółki jest:

- budowa portów morskich,
- budowa pozostałych obiektów inżynierii wodnej,
- transport wodny przybrzeżny,
- działalność portów morskich,
- obsługa żeglugi morskiej i śródlądowej,
- kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek,
- wynajem nieruchomości na własny rachunek,
- zarządzanie nieruchomościami na zlecenie,
- prace badawczo-rozwojowe w dziedzinie nauk technicznych,
- prace badawczo-rozwojowe w dziedzinie nauk ekonomicznych,
- roboty związane z budową obiektów inżynierii wodnej,
- pozostałe specjalistyczne roboty budowlane, gdzie indziej niesklasyfikowane (dot. wyłącznie: prac pod powierzchnią wody), transport morski i przybrzeżny pasażerski,
- transport morski i przybrzeżny towarów,
- działalność usługowa wspomagająca transport morski,
- działalność usługowa wspomagająca transport śródlądowy,

- kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek,
- wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi,
- zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie,
- badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych,
- badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych.³

3. Funkcje i rozwój portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej

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

Porty lokalne są składnikami infrastruktury lokalnej, zapewniającymi możliwość wykorzystania szans, jakie daje regionowi 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.⁴

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.

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.

³ http://www.portpolice.pl/informacja_publiczna/

⁴ „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, 2009

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.

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 Policach sprzyjają następujące czynniki:

- położenie na trasie toru wodnego Szczecin-Świnoujście
- powiązanie z Grupą Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.
- lokalizacja portu w zasięgu oddziaływania portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej,
- aktywność i możliwości rozwojowe i inwestycyjne użytkowników portu,
- istniejąca infrastruktura,

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, tu 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 swoich portów miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Z tego powodu podstawowym dokumentem umożliwiającym realizację inwestycji na obszarach portów są decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Zaznaczyć przy tym należy, że gmina sporządza plany zagospodarowania przestrzennego dla obszaru lądowego, natomiast Dyrektor Urzędu Morskiego dla morskich wód wewnętrznych, w tym wód w granicach portów morskich.

W porcie Police świadczone są następujące usługi:

- ładunki portowe - Udostępnienie nabrzeża do rozładunku lub załadunku urządzeniami przeładunkowymi klienta drobnicy i konstrukcji stalowej

- usługi dla statków - Całodobowa obsługa w zakresie zaopatrzenia statków m.in. w paliwo, smary i inne materiały techniczne
- place składowe - Udostępnianie utwardzonych placów składowych na czas nieprzekraczający 30 dni bez konieczności podpisywania umowy
- cumowanie statków
- wynajem żurawia - W Porcie Morskim dostępne są żurawie chwytakowe o nośności Q=10 t, w Porcie Barkowym – o nośności Q=8 t
- wynajem ładowarki
- sprzedaż wody pitnej
- odbiór odpadów ze statków korzystających z nabrzeży leżących w granicach Portu Morskiego w Policach
- udostępnienie akwenu i nabrzeża do wodowania jednostek.⁵

Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych:

- 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, kotwiczowiska, 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 żegluga na torach podejściowych i wzrostu wielkości jednostek pływających.

Braki wiedzy

- Brak dokumentów strategicznych rozwoju portów, co uniemożliwia określenie zapotrzebowania na przestrzeń morską pod ich cele rozwojowe.
- Brak informacji nt. podmiotów gospodarczych działających w portach morskich.

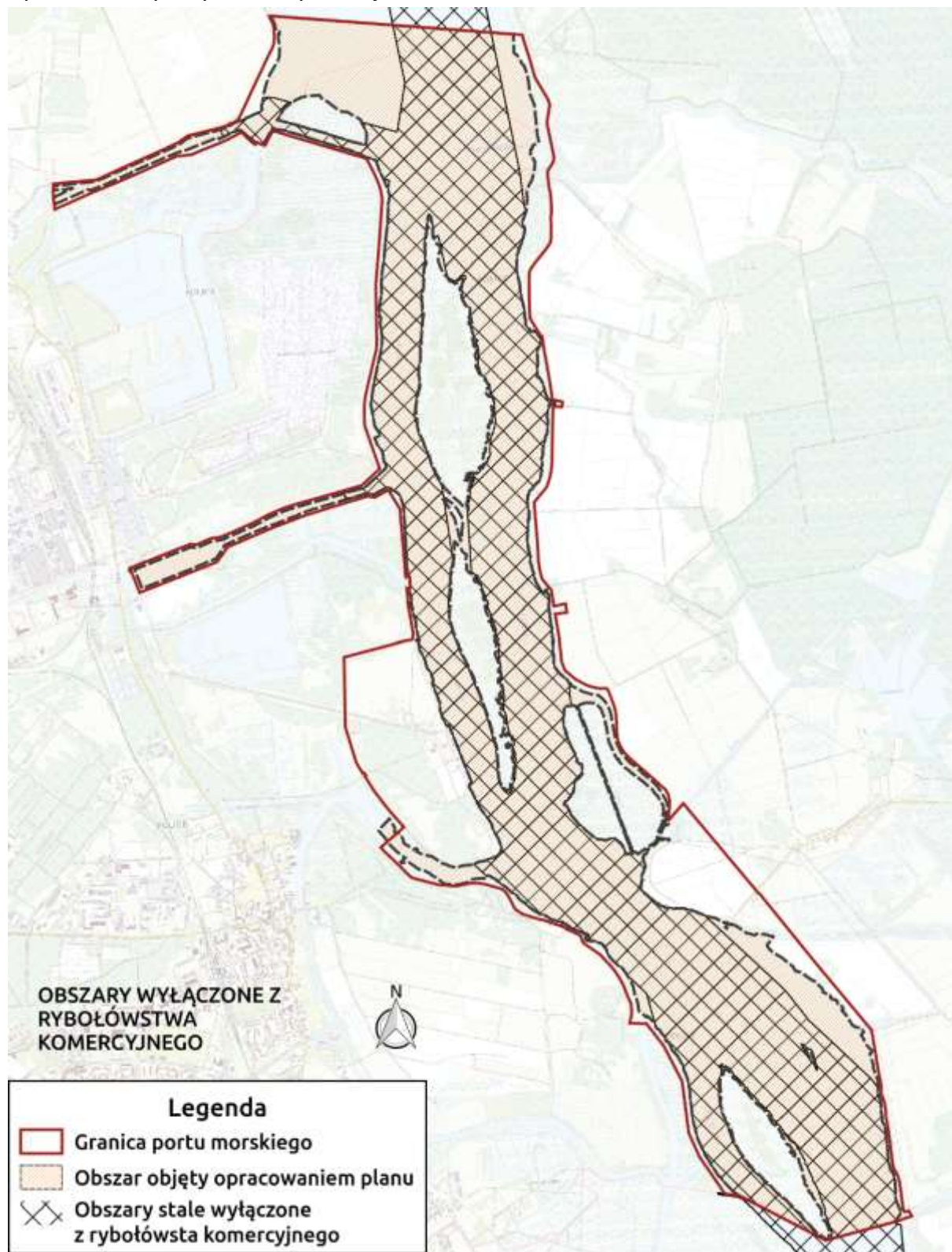
⁵ <http://www.portpolice.pl>

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.

Ryc. 5. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Policach.



Źródło: opracowanie własne

➤ aktywność wędkarska

W porcie Police nie ma miejsc wyznaczonych do wędkowania. Zgodnie z §159 ust. 12 Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe - Zabrania się na obszarze portów i przystani połowu ryb z urządzeń nawigacyjnych, mostów i urządzeń portowych.

Na nabrzeżach w porcie Police, które mają innego zarządcę/właściciela, o możliwości wędkowania z brzegu decyduje zarządca/właściciel.

5. Trasy żeglugi

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. Istnieją od tej zasady istotne odstępstwa. W rejonach ścieśnionych, czyli takich gdzie schodzą się lub krzyżują zwyczajowe trasy, po których nawigują statki i gdzie natężenie ruchu wymaga ścisłego uregulowania, 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.

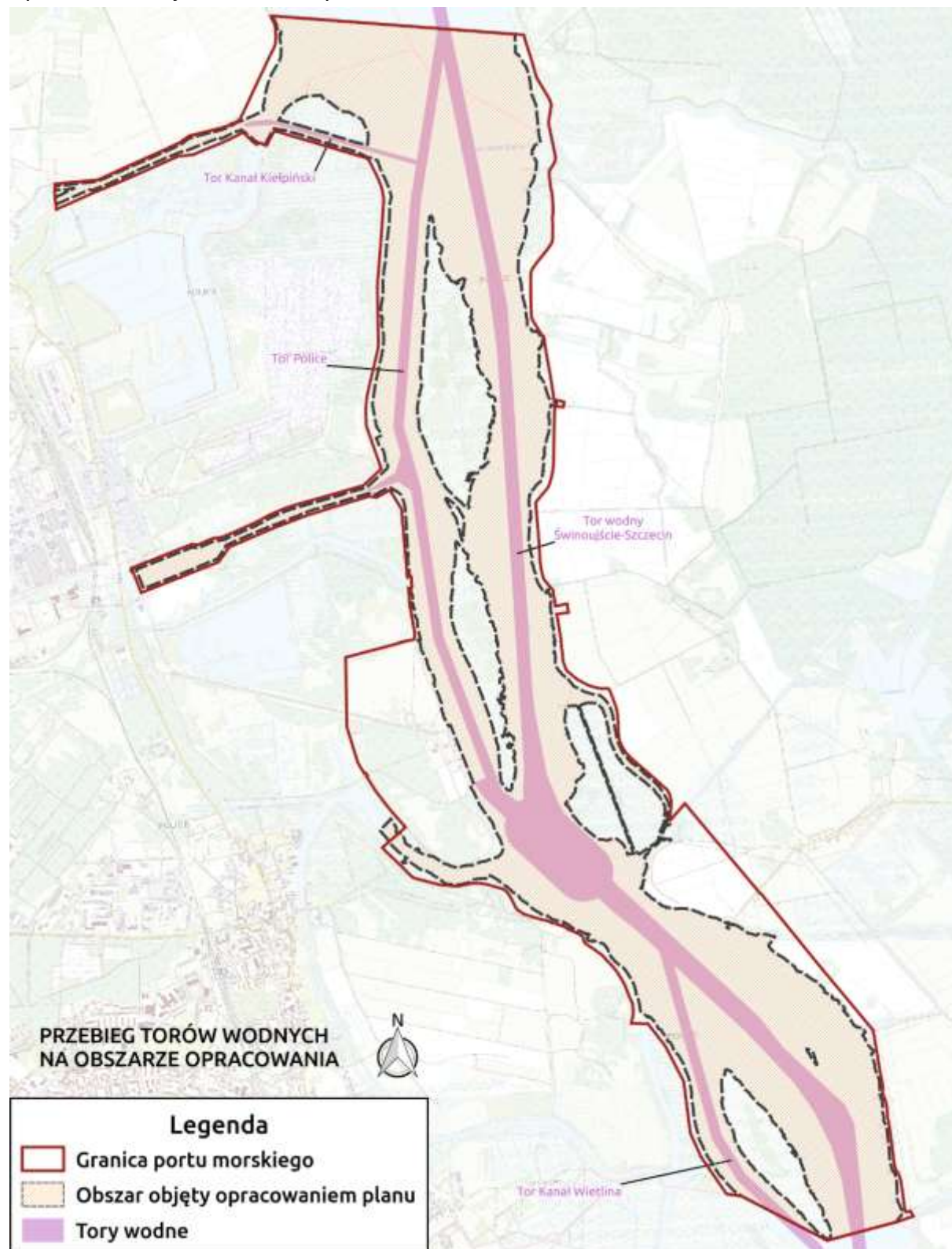
Port Morski Police jest zlokalizowany pomiędzy 45 a 50 kilometrem toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

- tor wodny Świnoujście – Szczecin o długości 67,35 km, o następujących szerokościach na odcinkach prostych: od 180 m do 160 m – od km 0 do km 1,8; od 160 m do 130 m – od km 1,8 do km 2,1; od 130 m do 110 m – od km 2,1 do km 2,7; od 110 m do 90 m – od km 2,7 do km 5,5; 90 m od km 5,5 do km 67,35 i głębokościach technicznych: 14,3 m – od km 0 do km 3,1; 13,0 m – od km 3,1 do km 5,28; 10,5 m – od km 5,28 do km 67,35,

- tor wodny w Kanale Polickim (Wąski Nurt) o długości 5,32 km, o szerokościach na odcinkach: 70 m – od km 0 toru do km 5,03; od 160 m do 130 m – od km 5,03 do km 5,15; od 130 m do 140 m – od km 5,15 do km 5,32 oraz głębokościach: 4,5 m – od km 0 do km 5,03 i głębokości 10,5 m – od km 5,03 do km 5,32.

- tor Kanał Kiełpiński - długość - 0,9 km, szerokość w dnie - 20 m, głębokość - od 1,0 m do 4,6 m;
- tor Kanał Wietlina.

Ryc. 6. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Police.



Źródło: opracowanie własne

Ruch jednostek pływających na obszarze morskich wód wewnętrznych regulują przepisy odrębne, tzw. przepisy portowe. Określają one zasady bezpieczeństwa ruchu statków, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze morskich portów, leżących w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przepisy portowe stosuje się również na obszarze morskich przystani oraz kotwiczowisk położonych poza obszarem portów, a także na redach portów i torach wodnych prowadzących do portów i przystani. Na obszarze opracowania obowiązują następujące akty prawne:

- 1) Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 2932 z dnia 6 sierpnia 2013 r.);
- 2) Zarządzenie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 7 stycznia 2014 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych;
- 3) Zarządzenie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 12 listopada 2015 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 4533 z dnia 17 listopada 2015 r.);
- 4) Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 stycznia 2017 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 2099 z dnia 9 maja 2017 r.).

Elementy oznakowania toru wodnego Świnoujście – Szczecin, istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi na całym Zalewie Szczecińskim, to⁶:

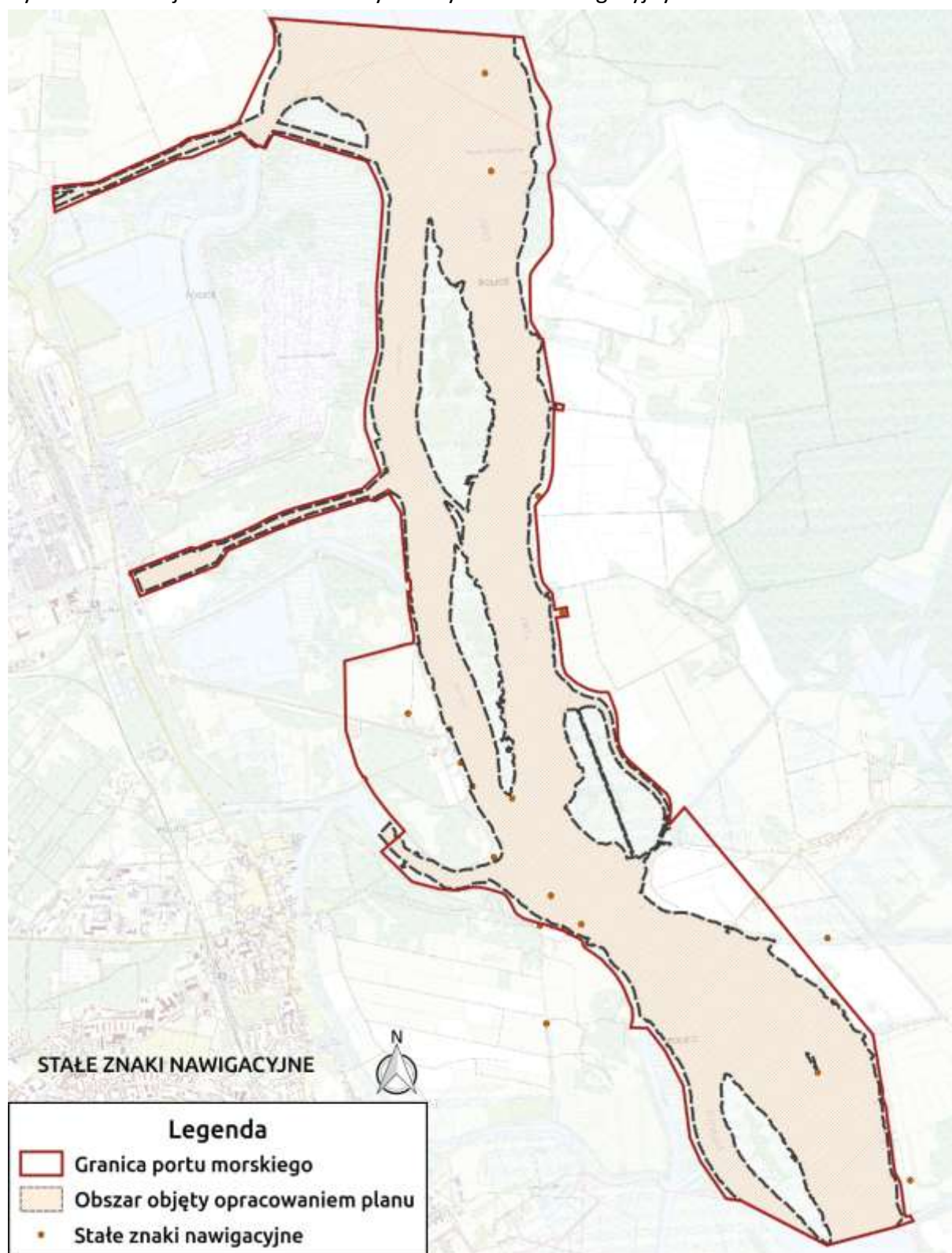
- stawy świetlne nabieżników Karsibór, Mańków i Stepnica – 6 staw.
- stawy świetlne bram torowych nr 1, 2, 3 i 4 – 8 staw,
- światło sektorowe Żuławy na Roztoce Odrzańskiej – 1 sztuka,
- stawy świetlne na Zakręcie Mańków na Roztoce Odrzańskiej – 3 stawy,
- główki na falochronie wejściowym do Kanału Piastowskim – 2 stawy,
- pławy świetlne – 21 sztuk.

Elementy oznakowania pozostałych torów wodnych na Zalewie Szczecińskim prowadzących do portów o znaczeniu lokalnym, to:

- stawy świetlne nabieżników Lubin, Gołogóra, Zagórze, Skoszewo, Trzebież N, Trzebież S, Stepnica-Port – 14 staw,
- światła sektorowe na bramach torowych nr 1, 2 i 3 oraz Nowym Warpnie – 4 sztuki,
- dalba Rów – 1 sztuka,
- pławy świetlne – 18 sztuk,
- pławy nieświetlne – 90 sztuk.

⁶ Na podstawie danych otrzymanych z Wydziału Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Ryc. 7. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych z Urzędu Morskiego w Szczecinie

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 i **§ 9. tego zarządzenia** w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Policach wchodzi:

1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami zapewniające dostęp do nabrzeża Gunica:

a) podejście do Kanału Kiełpińskiego o parametrach: długość - 0,30 km, szerokość w dnie - od 20 m do 30 m i głębokość - od 1,5 m do 10,5 m,

b) Kanał Kiełpiński o parametrach: długość - 0,9 km, szerokość w dnie - 20 m, głębokość - od 1,0 m do 4,6 m;

2) pływające znaki nawigacyjne - pławy nieświecące - 4 sztuki.

Zgodnie z Zarządzeniem nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy Portowe, żegluga portowa, a więc żegluga odbywająca się w obrębie portów wraz z przyległymi akwenami, została oznaczona na poniższych rycinach:

Ryc. 8. Granice obszarów żeglugi portowej na obszarze Zalewu Szczecińskiego.



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

Na terenie Portu Morskiego w Policach planowane jest przedsięwzięcie polegające na utworzeniu 2 torów podejściowych. Planowane przedsięwzięcie swoim zakresem obejmować będzie fragment Kanału Polickiego, Kanał Kiełpiński (wraz z podejściem z Roztoki Odrzańskiej do niego i zakolem, przed wejściem w rzekę Gunicę) oraz południowymi skarpami wyspy Kiełpiński Ostrów, biegnącymi wzdłuż Kanału Kiełpińskiego.

Ryc. 9. Lokalizacja inwestycji – utworzenie 2 torów podejściowych.



Źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na: pogłębieniu toru podejściowego na Kanale Polickim do 10,5 m (z możliwością rozbudowania go w kolejnym etapie do 12,5 m) wraz

z poszerzeniem w dnie do 100 m, oraz pogłębieniem i poszerzeniem Kanału Kiełpińskiego (do głębokości 3 m i szerokości 25 m) wraz z podejściem (do głębokości 3,2 m i szerokości maksymalnej do 35 m) i zakolem (do głębokości 3,0 m i szerokości 35 m), a także umocnieniu skarp wyspy Kiełpiński Ostrów. W zakres inwestycji wchodzi także zakup dwóch pław świetlnych w Kanale Polickim oraz dwóch pław dziennych na podejściu do Kanału Kiełpińskiego. Specyfika portów ujścia Odry polega na tym, że prowadzą do nich tzw. tory wodne, będące w istocie sztucznie przekopanymi i częściowo umocnionymi kanałami, przebiegającymi w dnie rzeki Odry. Tory wodne, których parametry limitują możliwość korzystania z portów przez statki morskie, podlegają stałemu spłycaaniu przez osady morskie i rzeczne. Dla niezakłóconego funkcjonowania portów, także w Policach niezbędne jest zatem ich ciągłe pogłębianie w celu utrzymania parametrów technicznych torów. Efektem niewykonywania prac podczyszczeniowych jest stopniowe spłycaanie i zwężanie się rynien torów wodnych. Przekłada się to na pogorszenie warunków nawigacyjnych dla statków, obniża się poziom bezpieczeństwa żeglugi i wzrasta ryzyko długotrwałego zablokowania portu w przypadku wejścia statku na mieliznę. A co za tym idzie wzrasta zagrożenie dla środowiska, z uwagi na ogólne pogorszenie się warunków bezpieczeństwa na torze. Utrudnienia potęgują się przy niskich stanach wody, które dodatkowo okresowo obniżają parametry torów wodnych. Obecne warunki nawigacyjne panujące na torze wodnym Świnoujście-Szczecin są już warunkami granicznymi, co oznacza, że w przypadku wystąpienia dalszych spłyceń lub zwężeń toru (co może nastąpić w każdej chwili, np. po sztormie lub powodzi) niezbędne będzie, ze względów bezpieczeństwa, administracyjne obniżenie dopuszczalnych parametrów statków zmierzających do portów w Policach i Szczecinie.

Ryc. 10. Lokalizacja inwestycji w Kanale Polickim.



Rycina 5. Tor podejściowy na Kanale Polickim - orientacyjny zasięg planowanej inwestycji na tle fragmentu mapy topograficznej

Źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach.

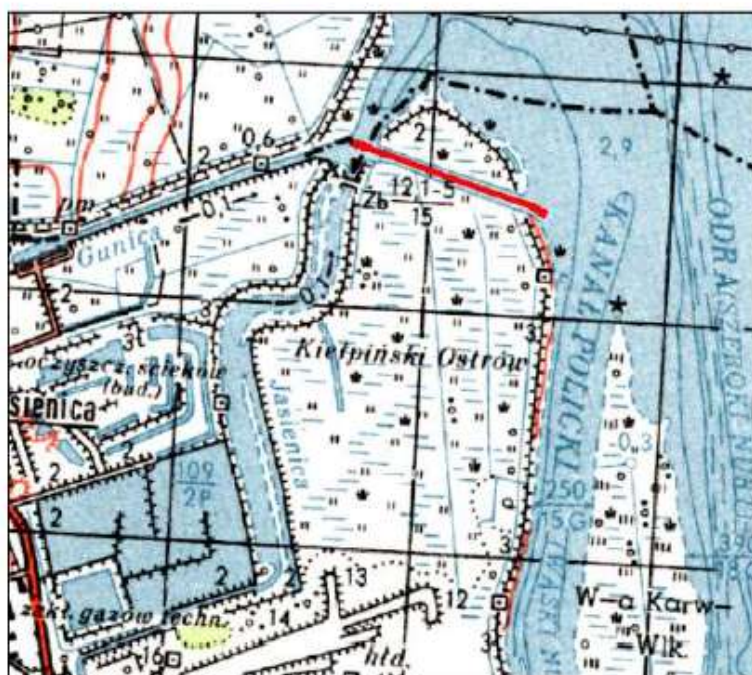
W rejonie Kanału Polickiego na północ od istniejącego nabrzeża Poru Morskiego w Policach w niedalekiej przyszłości ma zostać zlokalizowany terminal PDH. Terminal ma być przeznaczony do przetwarzania gazów płynnych w tym propanu i propylenu. Zmiana obecnych parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Policach przyczyni się także do ułatwienia obsługi zbiornikowców LPG. Pierwszy etap prac obejmie ujednolicenie parametrów na całym odcinku toru tj. pogłębienie go do 10,5 m, drugi etap prac tj. pogłębienie toru do 12,5 m.

Ryc. 11. Lokalizacja inwestycji w Kanale Kiepińskim.

Przebudowa Kanału Kiepińskiego natomiast ma na celu zapewnienie dostępu większym jednostkom wpływającym do Terminalu Gunica (fot. 3, ryc. 4, 6, 7).



Rycina 6. Podejście do Kanału Kiepińskiego z Rostoki Odrzańskiej Kanał Kiepiński oraz zakole - przed wejściem w rzekę Gunicę – planowany zakres inwestycji na tle fragmentu mapy topograficznej



Rycina 7. Planowana inwestycja w obrębie Kanału Kiepińskiego na tle mapy topograficznej

Źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach.

Obecnie maksymalną jednostką, która może podejść do Terminalu Gunica jest zestaw śródlądowy pchany o zanurzeniu do 0,8 m, po pogłębieniu Kanału Kiepińskiego będą tam mogły pływać jednostki o zanurzeniu do 2,5 m ($T=2,5$ m – IV klasa dla wód śródlądowych, przy głębokości technicznej dla całego akwenu równej $H_t=3,0$ m). Aby móc zapewnić dostęp większym jednostkom pływającym do Terminalu Gunica w obrębie Kanału Kiepińskiego zaplanowano także umocnienie południowych skarp wyspy Kiepiński Ostrów.

Ryc. 12. Obszary przewidziane do umocnienia w Kanale Kiełpińskim.



Rycina 8. Planowana inwestycja w obrębie Wyspy Kiełpiński Ostrów – obszar umocnienia skarp, na tle mapy topograficznej



Rycina 9. Skarpa wyspy Kiełpiński Ostrów sąsiadująca od południa z Kanalem Kiełpińskim na tle ortofotomapy – obszar przewidziany do umocnienia

Źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach.

Planowana inwestycja polegać będzie na zmianie parametrów technicznych infrastruktury określonej w Zarządzeniu Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 roku w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubiniu, 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.)

Wg § 9 ww. zarządzenia obecnie „W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Policach wchodzi:

1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami zapewniające dostęp do nabrzeża Gunica:

a) podejście do Kanału Kiełpińskiego o parametrach: długość - 0,30 km, szerokość w dnie - od 20 m do 30 m i głębokość - od 1,5 m do 10,5 m,

b) Kanał Kiełpiński o parametrach: długość - 0,9 km, szerokość w dnie - 20 m, głębokość - od 1,0 m do 4,6 m;

2) pływające znaki nawigacyjne - pławy nieświecące - 4 sztuki.”

Po zrealizowaniu planowanego przedsięwzięcia opisywana infrastruktura posiadać ma następujące parametry:

1. Tor podejściowy na Kanale Polickim – długość 920 m, szerokość w dnie 100 m, głębokość 10,5 m (w drugim etapie -12,5 m);

2. Podejście do Kanału Kiełpińskiego z Róztoki Odrzańskiej – długość 300 m, szerokość 25 - 35 m, głębokość 3,2 m;

3. Kanał Kiełpiński wraz zakolem przed wejściem w rzekę Gunicę – długość 900 m, szerokość 25 - 35 m, głębokość 3,0 m;

4. Południowa skarpa wyspy Kiełpiński Ostrow, biegnąca wzdłuż północnego brzegu Kanału Kiełpińskiego – długość ok. 576 m i szerokość ok. 1 do 1,5 m brzegu wyspy.

Urobek pochodzący z pogłębienia torów w rejonie Kanału Polickiego i Kanału Kiełpińskiego deponowany będzie w obrębie pola odkładu „Police”, pozostającego w Zarządzie Morskiego Portu Police Sp. z o.o.

Dotychczasowy charakter infrastruktury (zapewniającej dostęp do portu) i jej dotychczasowe miejsce posadowienia nie ulegną zmianie. W niewielkim zakresie zmieniają się jej podstawowe parametry (głębokości torów, zakola i podejścia na ww. Kanałach). W znaczący jednak sposób poprawie ulegną warunki żeglugi w obrębie opisywanych torów, co będzie miało przełożenie na polepszenie przede wszystkim warunków gospodarczych i ekonomicznych, a także promocyjnych i turystycznych regionu.

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

- Należy uwzględnić ograniczenia wynikające z występujących na obszarze opracowania obszarowych form ochrony przyrody.
- 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 rynkowemu, 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.
- Ruch jachtów i innych małych jednostek sportowo-rekreacyjnych nadal odbywać się będzie w sposób swobodny i skupiać się będzie w pasie przybrzeżnym oraz na głównym torze wodnym prowadzącym ze Szczecina do Świnoujścia.
- 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. Składowanie urobku

Jednym z ważniejszych problemów, z którymi obecnie borykają się porty morskie w sferze realizacji strategii zarządzania środowiskiem, jest realizacja prac pogłębiarskich i czerpalnych, a szczególnie usuwanie i gospodarowanie uzyskanym urobkiem.

Z uwagi na istniejące uwarunkowania hydro- i litodynamiczne prace pogłębiarskie prowadzi się na torach wodnych, redach i w basenach wszystkich polskich portów morskich oraz w zalewach. Prace te to nie tylko wydobycie osadu dennego, ale również jego transport, a następnie bezpieczne składowanie w specjalnie wyznaczonych miejscach, na tzw. kładowiskach, polach refulacyjnych lub jego praktyczne wykorzystanie do zasilania erodowanych odcinków brzegu. Ze względu na uwarunkowania geośrodowiskowe jedyną możliwą i uzasadnioną ekonomicznie metodą gospodarowania większości urobku pochodzącego z prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim jest deponowanie tego urobku na polach odkładu.

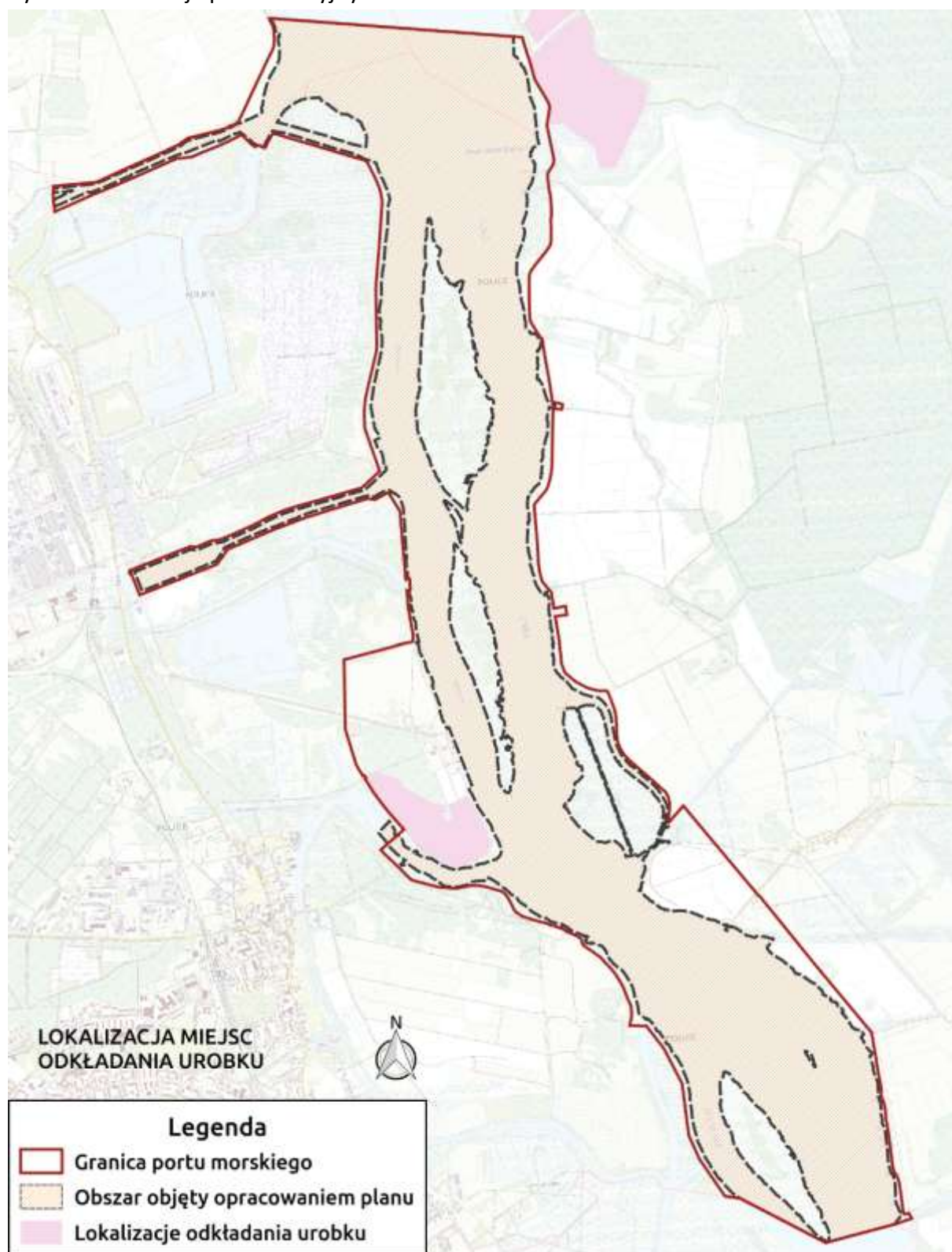
„Tory wodne, których parametry limitują możliwość korzystania z portów przez statki morskie, podlegają stałemu spłycaaniu przez osady morskie i rzeczne, przy czym intensywność tego spłycaania jest silnie uzależniona od warunków hydrometeorologicznych panujących w danym roku, takich jak stany wody, przepływy, siła i kierunek wiatru oraz występowanie zalodzenia. Są to zjawiska trudne do precyzyjnego prognozowania. Dla niezakłóconego funkcjonowania portów niezbędne jest zatem ich ciągłe pogłębianie w celu utrzymania nie pogorszonych głównych parametrów torów, tj. gwarantowanej głębokości i szerokości” (Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028, 2016).

Efektem niewykonywania prac pogłębiarskich w niezbędnym zakresie jest stopniowe spłycaanie i zwężanie się rynien torów wodnych. W efekcie znacząco pogarszają się warunki nawigacyjne dla statków i powstaje konieczność wprowadzenia tymczasowych ograniczeń żeglugowych. Utrudnienia potęgują się przy niskich stanach wody, które dodatkowo okresowo obniżają parametry torów wodnych. Niepełne przeprowadzenie prac pogłębiarskich torów wodnych powoduje czasowe powtarzające się ograniczenia wielkości obsługiwanych w portach statków i inne utrudnienia żeglugowe, a w konsekwencji obniżenie dotychczasowych efektów ekonomiczno-społecznych w sektorze portowym, transportowym i w regionie.

Na terenie portu morskiego w Policach znajduje się pole odkładu „Police”, pozostającego w Zarządzie Morskiego Portu Police Sp. z o.o. **Działki nr: 3029/31, 3029/8, 3029/8, obręb Nr 3 w gminie Police.**

Urobek pobrany przy pracach podczyszczeniowych Kanału Polickiego przewożony jest na pole refulacyjne „Mańkow”, którego administratorem jest Urząd Morski w Szczecinie położone jest w pasie technicznym brzegu morskich wód wewnętrznych.

Ryc. 13. Lokalizacja pól refulacyjnych.



Źródło: opracowanie własne

7. Infrastruktura portowa

a) Nabrzeża portowe

Zgodnie z § 8 Zarządzenia nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2002 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Karsiborze, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz w przystaniach morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu⁷,

W skład infrastruktury portowej portu w Policach wchodzi następujące akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje:

1) Akwatorium znajdujące się w granicach administracyjnych portu w Policach o łącznej powierzchni 7,7578 km²,

na które składają się:

- . odcinek rzeki Odry o długości 8,7 km i powierzchni 6,0296 km²,
- . część Kanału Skolwińskiego o długości 1,3 km i powierzchni 0,2600 km²,
- . część starorzecza rzeki Odry - Łarpia o powierzchni 0,0775 km²,
- . Kanał Policki o długości 4,3 km i powierzchni 1,0800 km²,
- . odnoga rzeki Odry otaczająca wyspę Raduń o powierzchni 0,0785 km²,
- . Kanał Barkowy wraz z Basenem Barkowym o powierzchni 0,1385 km²,
- . Przekop Kiełpiński o powierzchni 0,0368 km²,
- . ujście rzeki Gunica wraz z Basenem Gunica o powierzchni 0,0569 km².

2) Obiekty hydrotechniczne:

- . pomosty nabrzeża Mijanka o łącznej długości 278 m,
- . dalby cumownicze przy nabrzeżu Mijanka 5 szt,
- . nabrzeża portu Morskiego o długości 415 m,
- . nabrzeża portu Barkowego o łącznej długości 789 m,
- . nabrzeże portu Gunica o długości 220 m.

3) Urządzenia i instalacje:

1. tory podźwigowe

- . tory w porcie Morskim o długości 400 m,
- . tory w porcie Barkowym o długości 238 m,

2. urządzenie do transportu surowca i produktów

a) w porcie morskim

- . przenośniki taśmowe o długości 11527,3 m,
- . mosty przenośnikowe o długości 7918,7 m,
- . stacje przesypowe 27 szt,

⁷ Dz. Urz. Woj. Zach-Pom. Nr 38 poz. 798

b) w porcie Barkowym

- . przenośniki taśmowe o długości 2158,47 m,
- . mosty przenośnikowe o długości 1665,19 m,
- . stacje przesypowe 5 szt,

3. drogi i place

- . drogi w porcie Morskim o długości 3,53 km,
- . drogi w porcie Barkowym o długości 0,225 km,
- . place manewrowe w porcie Morskim o powierzchni 0,045495 km²,
- . place manewrowe w porcie Barkowym o łącznej powierzchni 0,00748 km²,

4. urządzenia elektroenergetyczne

- . stacja transformatorowa SN/NN w porcie Morskim 1 kpl,
- . stacja transformatorowa SN/NN w porcie Barkowym 1 kpl
- . stacja transformatorowa NN w porcie Barkowym 1 kpl,

5. urządzenia i instalacje ciepłownicze

- . węzeł ciepłowniczy w porcie Morskim 1 kpl,
- . sieć przesyłowa w porcie Morskim o długości 7,94 km,
- . węzeł ciepłowniczy w porcie Barkowym 1 kpl,
- . sieć przesyłowa w porcie Barkowym o długości 1,60 km,

6. instalacje wodociągowe

- . rurociąg wody pitnej w porcie Morskim o długości 3,473 km,
- . stacja pomp w porcie Morskim 2 szt,
- . przepompowania w porcie Morskim 1 szt,
- . zewnętrzny rurociąg wody w porcie Barkowym o długości 1,043 km,

7. instalacje kanalizacyjne

- . sieć kanalizacji sanitarnej w porcie Morskim o długości 3,152 km,
- . sieć kanalizacji deszczowej i przemysłowej w porcie Morskim o długości 3,763 km,
- . przepompowanie ścieków w porcie Morskim 4 szt,
- . sieć kanalizacji ogólnospławnej w porcie Barkowym 1 kpl,
- . osadnik Inhoffa w porcie Barkowym 1 szt,

8. instalacje telekomunikacyjne i informatyczne

- . sieć teleinformatyczna w porcie Morskim 1 kpl,
- . modem i urządzenia sieciowe w porcie Morskim 3 kpl,

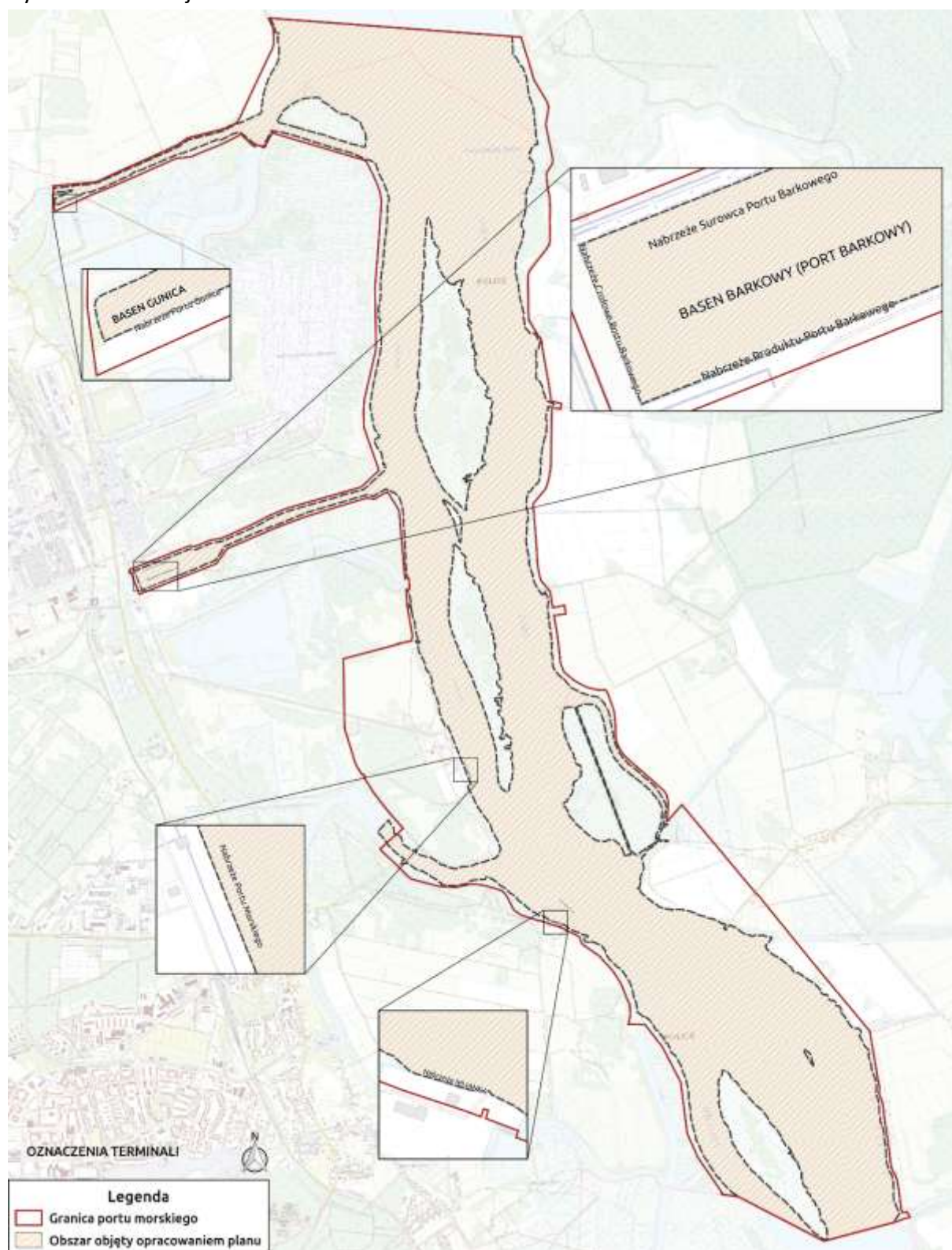
9. instalacje ochrony p. pożarowej

- . sieć wody p. poż. z wyposażeniem w porcie Morskim 1 kpl,
- . instalacje sygnalizacji pożaru w budynkach w porcie Morskim 1 kpl.

W obrębie portu działają 4 terminale przeładunkowe:

1. Terminal Morski
2. Terminal Barkowy
3. Terminal Mijanka
4. Terminal Jasienica na rzece Gunica

Ryc. 14. Lokalizacja terminali w Porcie Police.



Źródło: opracowanie własne.

Funkcje poszczególnych terminali:

➤ Terminal Morski

Ryc. 15. Terminal Morski.



Źródło: <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

Port Morski to dwustanowiskowe nabrzeże o długości 415 metrów i głębokości konstrukcyjnej 12,5 metrów podzielone funkcjonalnie na stanowisko do wyładunku surowców, wyposażone w dwie rozładownicze suwnice bramowe typu KONE o wydajności 6000 ton/dobę oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police SA, wyposażone w urządzenie załadownicze typu MVT o wydajności 3500 ton/dobę oraz dwa żurawie chwytakowe o nośności $Q=10t$. Ponadto nabrzeże posiada kryty magazyn (2000 m²) i place składowe o powierzchni 5 000 m². Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 metra, pozwala to na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina, tj. statków o długości 160 metrów i zanurzeniu 9,15 metrów lub długości 206 m i zanurzeniu 8,15 metrów, odpowiada to w pełni załadowanemu masowcowi 16-18000 DWT lub częściowo załadowanemu o nośności 40 000 DWT.⁸

⁸ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

➤ Terminal Barkowy

Ryc. 16. Terminal Barkowy.



Źródło: <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

Port Barkowy posiada nabrzeże o długości 2×200 metrów i głębokości eksploatacyjnej 4,5 metra. Wyposażenie przeładunkowe stanowią dwa żurawie chwytakowe o nośności Q=8t oraz taśmociąg załadowniczy o maksymalnej zdolności załadunkowej 3500 ton/dobę. Obsługiwane są tu barki i statki o długości do 120 metrów i zanurzeniu 4 metrów, czyli około 3000 DWT.⁹

➤ Terminal Mijanka

Ryc. 17. Terminal Mijanka.



Źródło: <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

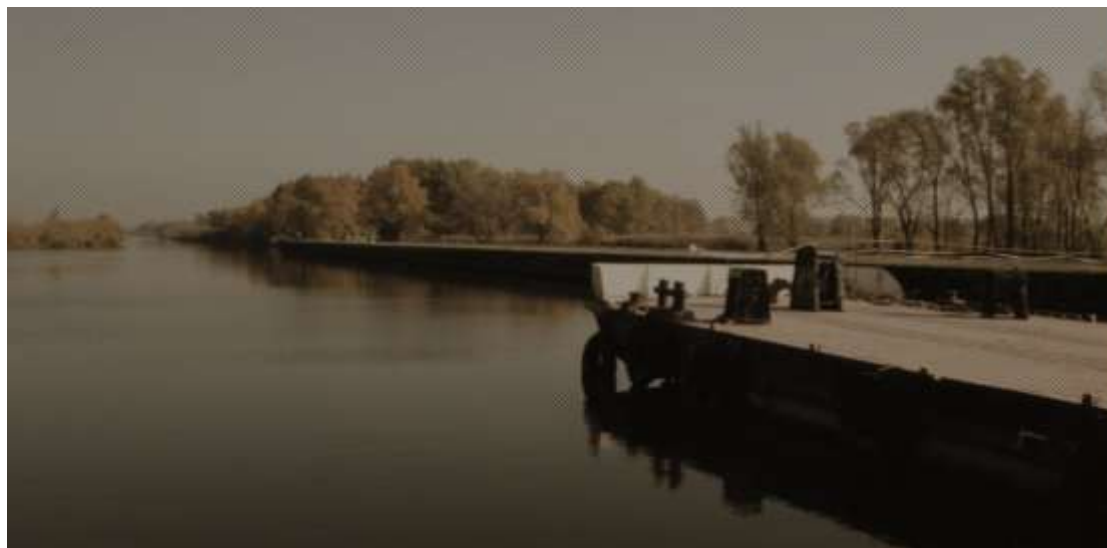
Stanowisko przeładunkowe „Mijanka” to nabrzeże o długości 200 metrów i głębokości eksploatacyjnej 8,40 metra, przeznaczone do przeładunku produktów płynnych. Wyposażone

⁹ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

jest w dwa punkty przeładunkowe o wydajności – amoniak 300 ton/godzinę oraz – kwas siarkowy 350 ton/godzinę. Na stanowisku tym mogą być obsługiwane statki o długości do 140 metrów.¹⁰

➤ Terminal Jasienica na rzece Gunica

Ryc. 18. Terminal Jasienica na rzece Gunica.



Źródło: <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

Terminal w Jasienicy na rzece Gunica został zbudowany w 1979 r. z przeznaczeniem do przeładunku przede wszystkim kruszyw niezbędnych do budowy Zakładów Chemicznych Police. W roku 2015 zakończono pierwszy etap przywrócenia terminala do funkcjonalności. Obecnie terminal jest użytkowany do postoju jednostek śródlądowych, a prowadzące do niego drogi wodne, są wykorzystywane do żeglugi komercyjnej oraz turystycznej. Długość linii cumowniczej: 220m, dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżu to 1m oraz w kanale dojeściowym -0,8m (zaplanowane do osiągnięcia zanurzenie jednostek: -2,5m), rzędna korony budowli: +1,5m. Nabrzeże wyposażone w urządzenia odbojowe oraz urządzenia cumownicze.¹¹

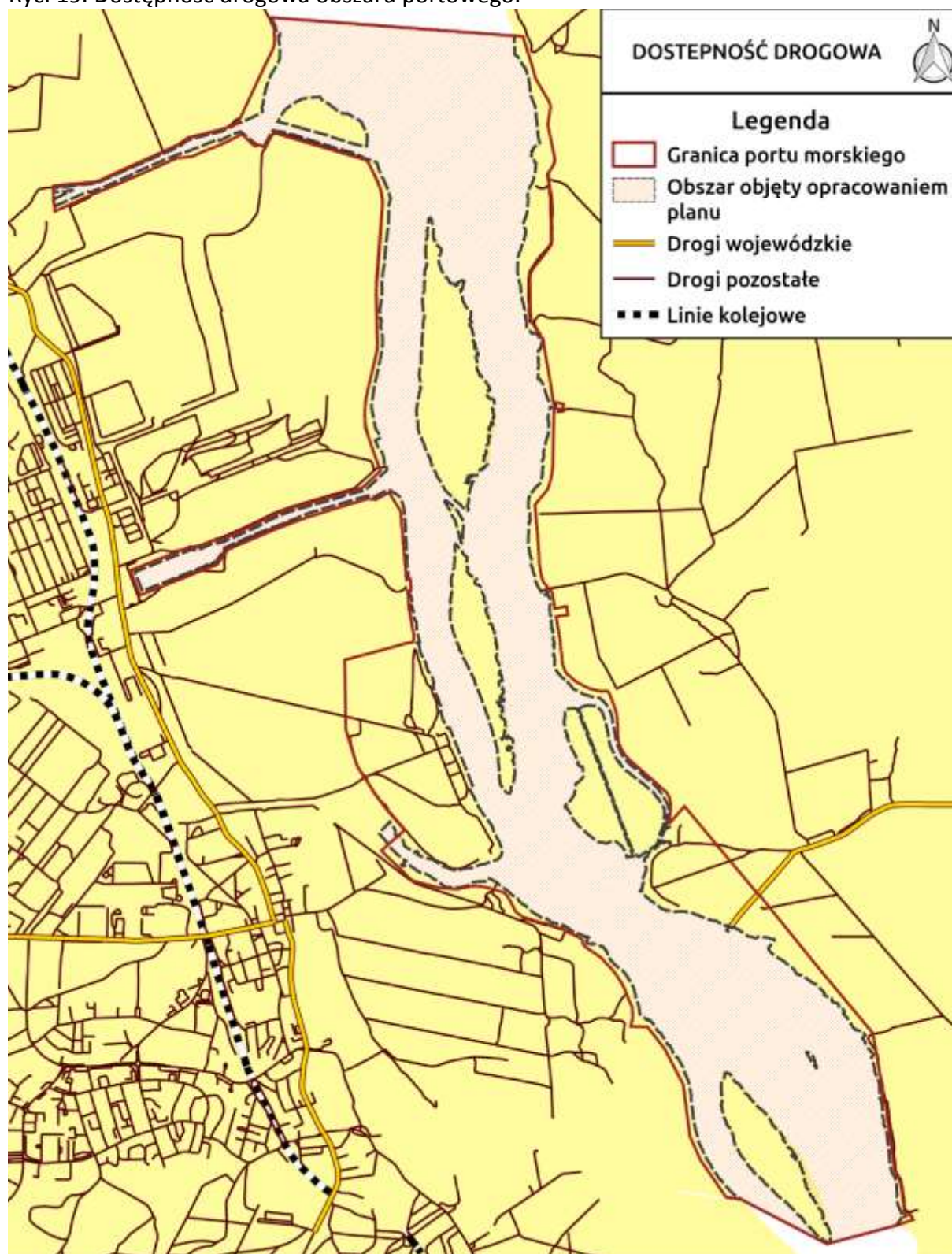
W granicach portu znajdują się następujące wyspy na Odrze: Wielki Karw, Mały Karw, Długi Ostrów, Raduń, Kopina, Mnisi Ostrów. Nie pełnią one jednak funkcji nabrzeży portowych.

¹⁰ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

¹¹ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

b) Dostępność drogowa i kolejowa

Ryc. 19. Dostępność drogowa obszaru portowego.



Źródło: opracowanie własne

8. Port w liczbach

Port Morski Police jest czwartym portem w Polsce pod względem przeładowywanej masy towarowej. Rocznie przeładowywanych jest tu około 2,5 mln ton ładunków. Port Police to cztery terminale przeładunkowe towarów masowych takich jak: fosforyty, apatyty, ruda ilmenitowa, sól potasowa, nawozy, amoniak i kwas siarkowy.

Podstawowe dane statystyczne:

- 2500000 ton ładunków rocznie
- 1000 m nabrzeży
- 254 statków rocznie
- 4 terminale przeładunkowe¹²

Tabela nr 1. Ruch statków w Porcie Police.

Rok	Liczba jednostek
2009	173
2010	349
2011	306
2012	276
2013	220
2014	265
2015	275

Źródło: Karta Informacyjna Przedsięwzięcia Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach.

Ruch statków w porcie wykazuje nieznaczne wahania.

Tabela nr 2. Ilość wejść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

IP	Rok	Ilość wejść
1	2010	46
2	2011	24
3	2012	24
4	2013	30
5	2014	24
6	2015	28
7	2016	44

Źródło: Dane z UMS

¹² <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

Tabela nr 3. Ilość wyjść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

IP	Rok	Ilość wyjść
1	2010	46
2	2011	23
3	2012	24
4	2013	30
5	2014	24
6	2015	28
7	2016	43

Źródło: Dane z UMS

Największy statek jaki zawinął do polickiego portu miał wyporność 48 tys. DWT.

Nie ma łodzi rybackich ani kutrów, których bazą rybacką czy portem macierzystym byłyby Police. Na terenie portu nie są także zlokalizowane żadne jednostki ratownicze. Nie występują także kąpieliska.¹³

Ryc. 20. Długość nabrzeży w Porcie Police.

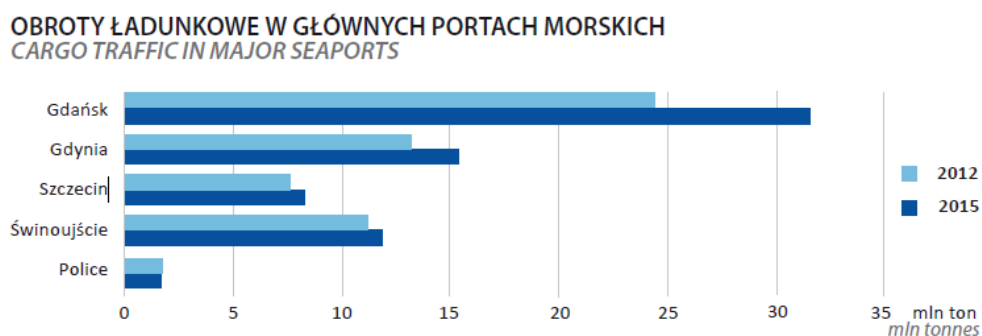
TABL. 4.1 DŁUGOŚĆ NABRZEŻY W PORTACH MORSKICH W 2015 R.
LENGTH OF SEAPORT QUAYS IN 2015

PORTY PORTS	Ogółem Grand total	W tym nadające się do eksploatacji Of which suitable for use	Z liczby ogółem Of grand total		
			nabrzeża głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji quays of depth over 10.9 m suitable for use	nabrzeża przeładunkowe trans shipping quays	
				razem total	w tym nadające się do eksploatacji of which suitable for use
			w metrach in metres		
OGÓŁEM TOTAL	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

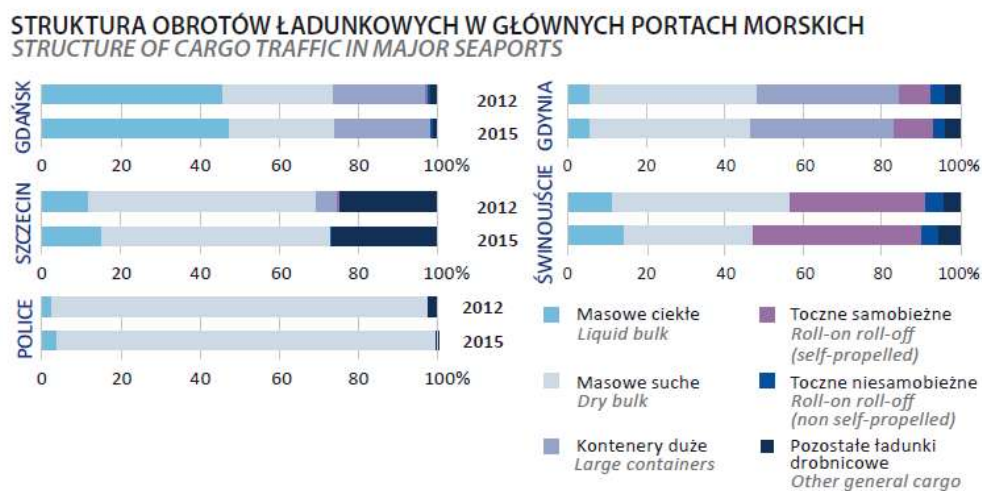
¹³ Na podstawie tablic Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 21. Obroty ładunkowe.



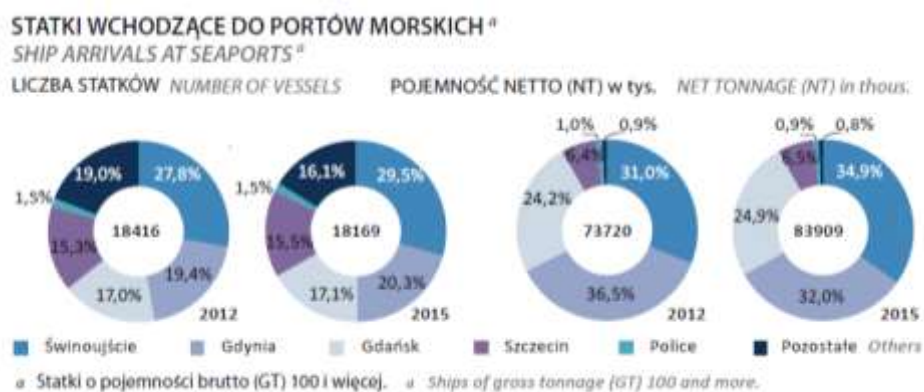
Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 22. Obroty ładunkowe - struktura.



Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 23. Statki wchodzące do portów morskich.



Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

9. Strefy zamknięte

a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM

Na wodach Zalewu Szczecińskiego zgodnie z terytorialnym zakresem działania inspektorów rybołówstwa morskiego na podstawie Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 24.09.2004 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) w ujściu rzeki Gowienica w obszarze określonym promieniem długości 500 m w kierunku Zatoki Stepnickiej z punktu leżącego na środku linii łączącej oba naturalne brzegi ujścia;
- 2) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż toru wodnego Świnoujście-Szczecin w pasie o szerokości po 300 m od granic toru i na długości 500 m licząc od głowicy zachodniej falochronu Kanału Piastowskiego, a dalej do wysokości północnego cypla wyspy Chełminek w pasie o szerokości po 200 m od granic toru;
- 3) Jezioro Wicko Małe do linii łączącej oba krańce brzegów przesmyku z Jeziora Wicko Małe na Jezioro Wicko Wielkie;

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

1) od dnia 1 stycznia do dnia 30 kwietnia na następujących obszarach wodnych:

- a) akwen Róztoki Odrzańskiej w promieniu 200 m od ujścia kanału odwadniającego leżącego 600 metrów na południe od portu morskiego w Stepnicy,
- b) Zatoka Gąsierzńska – akwen Róztoki Odrzańskiej na wschód od linii łączącej punkty o współrzędnych:
 - 53°39,780'N 014°34,080'E,
 - 53°39,960'N 014°33,880'E,
- c) akwen Róztoki Odrzańskiej w promieniu 200 m od ujścia kanału odwadniającego pompy „Uniemyśl”,
- d) akwen Róztoki Odrzańskiej w promieniu 200 m od ujścia rzeki Karpina,
- e) akwen Róztoki Odrzańskiej w promieniu 200 m od ujścia kanału odwadniającego na wysokości miejscowości Dębostrów,
- f) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż wschodniego brzegu o szerokości 400 m od lądu, na odcinku 400 m w kierunku północnym od kanału odwadniającego przy miejscowości Kopice i 500 m w kierunku południowym od tego kanału,

- g) akwen południowej części Zatoki Skoszewskiej ograniczony od północy równoleżnikiem 53°45,750'N,
- h) akwen Zatoki Skoszewskiej w promieniu 200 m od ujścia kanału odwadniającego na południe od miejscowości Skoszewo,
- i) Rzecki Nurt na całej długości oraz akwen w promieniu ujścia Rzeckiego Nurtu w Młyńską Toń;
- j) Wielka Struga na całej długości,
- k) południowo-zachodnia część Jeziora Wicko Wielkie do linii łączącej ujście Wielkiej Strugi z ujściem Starej Świny na wysokości miejscowości Lubin,
- l) akwen Jeziora Wicko Wielkie wzdłuż północnego brzegu o szerokości 200 m od lądu, począwszy od ujścia Wielkiej Strugi do kanału przejściowego na Jezioro Wicko Małe;

2) od dnia 1 kwietnia do dnia 31 maja na następujących obszarach wodnych:

- a) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż zachodniego brzegu, o szerokości 500 m od lądu, począwszy od południka 014°30,000'E na zachód do południka 014°25,000'E,
- b) akwen Rostoki Odrzańskiej, ograniczony od północy linią biegnącą od wejścia do basenu portu Stepnica do północnego brzegu Wyspy Adamowej i dalej do stawy „Stepnica Dolna”, a od zachodu linią biegnącą od stawy „Stepnica Dolna” poprzez stawę „Żuławy” do brzegu,
- c) akwen Rostoki Odrzańskiej wzdłuż zachodniego brzegu, o szerokości 500 m od lądu, począwszy od wysokości północnego cypla wyspy Wielki Karw do równoleżnika 53°38,600'N,
- d) akwen Zalewu Szczecińskiego od północnego cypla wyspy Chełminek – w pasie o szerokości 1000 m od brzegu, do ujścia kanału odwadniającego po południowej stronie miejscowości Kopice i dalej na północ w pasie o szerokości 1000 metrów na zachód od izobaty 2 metry (ref) aż do równoleżnika 53°50,500'N,
- e) rzeki: Świna, Stara Świna, Przecznicza i Stara Głębia;

3) od dnia 5 maja do dnia 5 czerwca na następujących obszarach wodnych:

- a) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż zachodniego brzegu, o szerokości 500 m od lądu, począwszy od południka 014°30,000'E na zachód do południka 014°25,000'E,
- b) północna część Zatoki Stepnickiej od linii łączącej cypel przy ujściu rzeki Gowienica z cypel przy miejscowości Piaski Małe ograniczona od zachodu południkiem 014°35,100'E,
- c) akwen Rostoki Odrzańskiej ograniczony od północy linią biegnącą od wejścia do basenu portu Stepnica do północnego brzegu Wyspy Adamowej i dalej do stawy „Stepnica Dolna”, a od zachodu linią biegnącą od stawy „Stepnica Dolna” poprzez stawę „Żuławy” do brzegu,

- d) akwen Rostoki Odrzańskiej wzdłuż wschodniego brzegu, o szerokości 500 m od lądu, począwszy od południowego cypla Zatoki Gąsierzynskiej do cypla na wysokości wyspy Chełminek,
 - e) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż zachodniego brzegu, o szerokości 500 m od lądu, począwszy od północnego krańca Półwyspu Nowowarpieńskiego do punktu leżącego 500 m na południe od cypla przy miejscowości Miroszewo,
 - f) akwen Zatoki Nowowarpieńskiej w pasie o szerokości 200 m od brzegu, począwszy od północnego cypla Półwyspu Nowowarpieńskiego do nabrzeża portowego w Nowym Warpnie,
 - g) akwen Jeziora Nowowarpieńskiego wzdłuż wschodniego brzegu o szerokości 500 m od lądu, na odcinku od wschodniej granicy kąpieliska, przy kempingu w Nowym Warpnie, do budynku pałacowego w miejscowości Karszno,
 - h) akwen o szerokości 300 m wzdłuż południowego brzegu Wyspy Łysej,
 - i) akwen południowej części Zatoki Skoszewskiej ograniczony od północy równoleżnikiem 53°45,750' N,
 - j) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż wschodniego brzegu, o szerokości 300 m od lądu, począwszy od północnego cypla Śmieckiej Kępy do ujścia kanału odwadniającego przy miejscowości Czarnocin,
 - k) akwen rzeki Dziwna w pasie o szerokości 300 m wzdłuż wschodniego brzegu na odcinku od dolnego nabieżnika w miejscowości Zagórze do równoleżnika 53°49,600'N,
 - l) zatoka rzeki Dziwna przy półwyspie Rów, na zachód od linii biegnącej od dolnego nabieżnika przy plaży w Wolinie, do południowego cypla półwyspu rów,
 - m) akwen wzdłuż brzegów Jeziora Wicko Wielkie, w pasie 300 m od roślinności twardej (trzcina, pałka wodna, sitowie, tatarak) lub brzegu,
 - n) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż północnego brzegu (zatoka Wucyk), w pasie o szerokości 300 m od roślinności twardej (trzcina, pałka wodna, sitowie, tatarak) lub brzegu, począwszy od I Bramy Torowej do ujścia rzeki Przeczniczy,
 - o) na pozostałych obszarach, poza wymienionymi; w pasie o szerokości 50 m od roślinności twardej (trzcina, pałka wodna, sitowie, tatarak) lub brzegu;
- 4) od dnia 10 listopada do dnia 15 grudnia na następujących obszarach wodnych:
- a) akwen Zatoki Skoszewskiej na wschód od linii łączącej południowy cypel półwyspu Rów z pławą „W-3” i północnym cyplem Śmieckiej Kępy,
 - b) mielizny: Płocińska i Wolińska na całym obszarze na wschód od izobaty 2 m do brzegu, na odcinku od miejscowości Karnocice do pławy „W-3”,
 - c) akwen Zatoki Stepnickiej na wschód od linii łączącej punkty o współrzędnych 53°39,290'N; 014°35,100'E oraz 53°38,980'N; 014°36,370'E,
 - d) akwen Rostoki Odrzańskiej wzdłuż wschodniego brzegu o szerokości 200 m od lądu, począwszy od punktu o współrzędnych 53°39,300'N; 014°35,100'E do południowego cypla zatoki przy miejscowości Gąsierzyno,

- e) akwen Zalewu Szczecińskiego wzdłuż zachodniego brzegu, o szerokości 500 m od lądu, począwszy od południka 014°30,350'E, do południka 014°25,200'E,
5) od dnia 1 listopada do ostatniego dnia lutego na następujących obszarach wodnych:

- a) Kanał Piastowski wraz z obszarem wód Zalewu Szczecińskiego o promieniu 550 m od głowic falochronów.
1. Z wyłączeniem okresu od dnia 1 grudnia do dnia 31 marca na obszarach obwodów ochronnych, o których mowa w pkt 1-6, zezwala się na odławianie węgorzy przy użyciu sznurów haczykowych oraz mierzoży. Miejsce i czas połowów uzgodnią się z właściwym inspektorem rybołówstwa morskiego.

Mapka z lokalizacją obszarów wyłączonych z rybołówstwa komercyjnego znajduje się na Rycinie nr 5.

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

Dodatkowe ograniczenia w prowadzeniu połowów na wodach Zalewu Szczecińskiego i portu w Policach poza tymi wymienionymi w zarządzeniu nr 2 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego, wprowadza Urząd Morski w Szczecinie na podstawie Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach tzw. Przepisy portowe¹⁴.

➤ Ograniczenia dotyczące statków:

§ 56.

Statki korzystające z portu Szczecin i portu morskiego Police spełniać muszą następujące warunki:

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 215 m, a szerokość całkowita 31 m;
- 2) zanurzenie statków o długości całkowitej do 160 m, wchodzących i wychodzących z portu Szczecin nie może przekraczać 9,15 m;
- 3) wzajemny stosunek dopuszczalnych długości, szerokości i zanurzenia dla statków o długości całkowitej ponad 160 m wchodzących do portu w Szczecinie określa tabela, stanowiąca załącznik nr 6 do zarządzenia;
- 4) zanurzenie statków wchodzących i wychodzących z Portu Morskiego Police nie może przekraczać 9,15 m przy długości całkowitej do 170 m;
- 5) wzajemny stosunek dopuszczalnych długości, szerokości i zanurzenia dla statków o długości całkowitej ponad 170 m wchodzących do portu morskiego w Policach określa tabela, stanowiąca załącznik nr 7 do zarządzenia;

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

- 6) statki, których załadunek jest przewidziane do zanurzenia określonego w pkt 2, 3, 4 i 5, winny być zgłoszone do Kapitanatu Portu Szczecin co najmniej na 12 godzin przed zakończeniem załadunku w Szczecinie lub odładunku w Świnoujściu;
- 7) statki o długości całkowitej od 120 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm;
- 8) statki o długości całkowitej od 120 m do 160 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności mniejszej niż 0,5 Mm, o ile w rejonie ograniczonej i złej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;
- 9) statki o długości całkowitej od 180 do 200 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a w porze nocnej, na odcinku od I Bramy Torowej, każdorazowo za zgodą oraz na warunkach określonych przez kapitana portu Szczecin, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów;
- 10) statki o długości całkowitej ponad 200 m lub szerokości całkowitej powyżej 31 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm;
- 10a) statki o zanurzeniu przekraczającym 9,0 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a od I Bramy Torowej tylko w porze dziennej;
- 11) statki pasażerskie o długości całkowitej powyżej 200 m dopuszcza się do ruchu w porze nocnej, na warunkach określonych przez kapitanów portu Szczecin i Świnoujście.

➤ Ograniczenia dotyczące zasad ruchu

§ 57

W porcie barkowym Police obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 120 m, a szerokość całkowita 15 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Szczecin;
- 3) podczas obracania statku o długości całkowitej większej niż 85 m, na przeciwległym nabrzeżu nie może znajdować się żadna inna jednostka pływająca.

➤ Ograniczenia dotyczące wejścia do portu:

§ 102 ust. 2

Korzystanie z pomocy holowników podczas wejścia do portu Police obowiązuje statki:

- 1) o długości całkowitej powyżej 120 m cumujące w Porcie Morskim Police - od trawersu stawy Krępa Górna do miejsca zacumowania;
- 2) o długości całkowitej do 120 m - w odległości 1500 m od miejsca cumowania lub miejsca obrotu;

➤ Ograniczenia dotyczące sprzętu

§ 164.

1. Używanie narzędzi połowowych dla celów innych niż wykonywanie rybołówstwa w celach sportowo-rekreacyjnych jest dozwolone tylko poza granicami portów, w odległości 200 m od granic toru wodnego Świnoujście – Szczecin oraz w odległości nie mniejszej niż 150 m od osi pozostałych torów wodnych, granic redy lub kotwiczowisk.
2. Dokonywanie połowów sprzętem ciągnionym w granicach redy i kotwiczowisk wymaga każdorazowo zgody VTS¹⁵.

c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

Na obszarze opracowania nie występują tereny, dla których Minister Obrony Narodowej wyznaczył strefy zamknięte strefy niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

10. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia

a) Liniowa infrastruktura techniczna

Istniejąca infrastruktura techniczna na obszarze polskich wód wewnętrznych portu morskiego w Policach to głównie kable elektroenergetyczne i światłowodowe, rurociągi (tłoczne ścieków sanitarnych czy solanki i przesyłowe gazu) i napowietrzne linie elektroenergetyczne.

Spis istniejącej liniowej infrastruktury technicznej przedstawia tabela:

Tabela nr 4. Istniejąca liniowa infrastruktura techniczna.

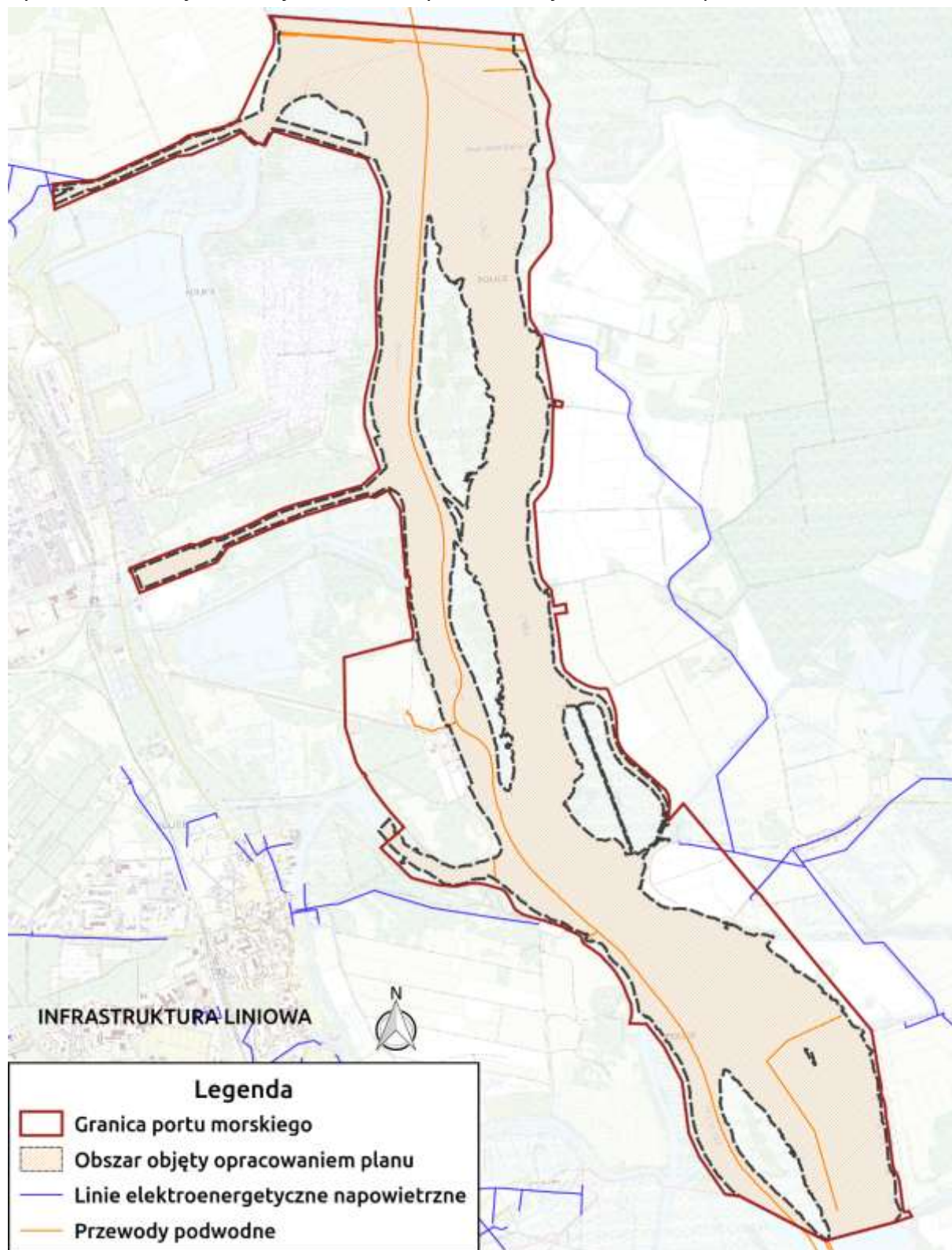
Lp.	Nazwa inwestycji	Gmina	Właściciel obiektu	Organ wydający decyzję
RUROCIĄGI				
1	Gazociąg w/c	Police		Urząd Morski w Szczecinie
KABLE				
1	Dwa kable energetyczne pomiędzy stawami IV Bramy Torowej	Police	Urząd Morski w Szczecinie	Urząd Morski w Szczecinie

¹⁵ VTS - System Kontroli Ruchu Statków (Vessel Traffic Services) obsługiwany przez Służbę Kontroli Ruchu Statków (Służbę VTS) Urzędu Morskiego w Szczecinie, obowiązujący na obszarze od redy w morzu do portu Świnoujście, na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, w portach Szczecin, Police i Świnoujście, realizujący zadania monitorowania i zarządzania ruchem statków oraz przekazywania informacji;

	zabagrowane na głębokości ok. 13 m			
2	Kabel światłowodowy VTS Świnoujście – Szczecin	Świnoujście, Stepnica, Police	Urząd Morski w Szczecinie	Urząd Morski w Szczecinie
NAPOWIETRZNE LINIE				
2	Dwutorowa linia 15 kV nr 139		ENEA Operator	Urząd Morski w Szczecinie

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

Ryc. 24. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne.

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

Planowane rurociągi mają związek z przesyłem gazu oraz modernizacją systemów odprowadzających ścieki. W latach 2008-2014 Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie wydał jedną decyzję na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów w obszarze morskich wód wewnętrznych Zalewu Szczecińskiego:

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

- 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.
- **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”.

Ryc. 25. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwych ministrów.

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZ.	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE
1	16/06	2006.08.02	44/13	wzniesienie (przebudowa) i wykorzystywanie przystani "Mijanka" w Policach	Zakłady Chemiczne "Police" S.A.	
2	109/40/09/10	2010.04.29	44/13	Wzniesienie i wykorzystywanie nowego nabrzeża wraz z robotami pogłębiarskimi w Morskim Porcie Police	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.	dec nr 156A/2011 z dnia 22.07.2011 r. znak: I-1.7840.133-5.2011.KS
3	157/8/11	2011.07.14	44/13	Remont wału przeciwpowodziowego zlokalizowanego wokół składowiska fosfogipsów na terenie Zakładów Chemicznych "Police" S.A.	Zakład Chemiczny "Police" S.A.	dec 234/2011 z dnia 30.09.2011 r. znak: I-1.7840.233-4.2011.KS
4	3/17	02.02.2017	44/13	Budowa terminalu przeładunkowo-magazynowego propanu i propylenu w Policach wraz z infrastrukturą towarzyszącą	PDH Polska S.A.	
5	4/17	28.02.2017	44/13	Modernizacja Terminalu Mijanka w Porcie w Policach	Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A.	dec nr 181/2017 z dnia 02.10.2017 r. znak: AP-1.7840.1.177-4.2017.RS

Źródło: UMS

c) Wraki

Zgodnie z wykazem wraków statków znajdujących się na obszarach morskich należących do właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, na obszarze portu morskiego w Policach nie ma wraków statków.

d) Kanalizacja

Ryc. 26. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Policach.

Port Police – wyloty kanalizacyjne			
Wylot	Położenie	Urządzenie oczyszczające	Uwagi
Wylot ścieków opadowych „Partner”	53° 34' 25" N 14° 33' 58" E 47 km toru Szczecin-Swinoujście	separator, osadnik	Nab. Produktu → Basen Barkowy Police → Róztoka Odrzańska (dz. nr 3007/9 obr. 0009 Police)
Wyloty ścieków opadowych ZCh „Police”	Nab. Zachodnie	zakładowa oczyszczalnia	Nab. Zachodnie → Basen Barkowy Police → Róztoka Odrzańska
Wyloty wód pochodniczych ZCh „Police”	Nab. Zachodnie	Basen pośredni tzw. „Rybie oczko”	Nab. Zachodnie → Basen Barkowy Police → Róztoka Odrzańska
Wyloty ścieków z oczyszczalni ZCh „Police”	Kanał zrzutowy	zakładowa oczyszczalnia	Zbiornik retencyjno-uśredniający → Kanał zrzutowy → Kanał Jasienicki → Róztoka Odrzańska
W-1 ZCh „Police”	Nowe Nabrzeże 3+88 km Kanału Polickiego	separator, osadnik	Nowe Nabrzeże → Kanał Policki → Róztoka Odrzańska (pozwolenie z 2010 r.)
W-2 ZCh „Police”	7+22 km Kanału Łarpia	brak	Pompownia przy zjeździe z ul. Jasienickiej w kierunku Portu Morskiego Police → Kanał Policki → Róztoka Odrzańska (wody drenazowe)
Wylot ścieków opadowych „Mijanka”	50,2 km toru Szczecin-Swinoujście	separator, osadnik	Przystań „Mijanka” → Róztoka Odrzańska

Źródło: Dane UMS

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

- Należy uwzględnić istniejące sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia oraz inwestycje, dla których zostały wydane decyzje na ich lokalizację.
- W związku z rozwojem turystyki, żeglugi i rybołówstwa zakłada się powstanie nowych inwestycji na obszarze portu. 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 – zinwentaryzowane sieci infrastruktury technicznej, sztuczne wyspy, konstrukcje i pozostałe urządzenia.
- W planie zagospodarowania przestrzennego należy ustalić zasady realizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń.

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.

IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych

Ze względu na nadmorskie i przygraniczne położenie Zalewu Szczecińskiego, a zwłaszcza funkcjonowanie portów morskich, m.in. portu w Policach, 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 Policach 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 Policach.

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 łąd 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 powiązań – Wizja 2030.

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

Istotną osią polsko-niemieckiego obszaru powiązań 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 powiązań 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 powiązań z zapleczem lądowym zgodnie z połączeniami i korytarzami transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) służące wzmocnieniu konkurencyjnej pozycji portów morskich polsko-niemieckiego obszaru powiązań,
- wspólne dążenie do wzmocnienia roli żeglugi śródlądowej w polsko-niemieckim obszarze powiązań, 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 Policach 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.

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 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 szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). 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 eksploatacji zasobów naturalnych i potencjału rozwojowego Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich, m.in. portu w Świnoujściu, 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. W zakresie żeglugi śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w zakresie żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) oraz portów uzupełniających, takich jak Elbląg, w szczególności od strony lądu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych.

W perspektywie roku 2030 polskie drogi wodne zostaną zmodernizowane do klasy III (zwłaszcza Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego do Szczecina, wraz z połączeniem kanałami Odra – Sprewa i Odra – Hawela z Berlinem oraz z europejskim systemem dróg wodnych), z zachowaniem istniejących odcinków klas IV i wyższych. Z powodów braku odpowiednich zasobów wodnych oraz konieczności ochrony unikatowej przyrody nie zostanie zrealizowany zamiar zmodernizowania całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do klasy IV. Podobne uwarunkowania oraz możliwości inwestycyjne dotyczą innych szlaków żeglownych: połączenia dorzecza Odry przez Bydgoszcz do Gdańska (na terenie sześciu województw podejmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące drogi E-70), a także Wisły od ujścia Przemszy.

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.

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.

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 wzmacnianie 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 portamiorskimi, urzędy morskie, gminy miast portowych oraz Polskie Linie Kolejowe S.A., o 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.

Dokumentem realizującym cele SRT2020 jest opracowany projekt programu wieloletniego na lata 2017-2028 pod nazwą „Utrzymanie morskich wód wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028”. Zasadniczym celem Programu jest trwałe utrzymanie dostępności od strony morza portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina, Świnoujścia (w tym do nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG) oraz Polic, w celu utrzymania ich obecnej pozycji gospodarczej i stworzenia warunków do dalszego rozwoju (w oparciu o odrębne projekty inwestycyjne). Rozwój infrastruktury portowej oraz poprawa dostępu do portów od strony lądu i morza spowoduje usprawnienie funkcjonowania portów, jako zintegrowanych ogniw łańcuchów transportowych. To z kolei wymaga dostosowania do zmian następujących w żegludze morskiej, w ramach której zauważalny jest trend do budowy coraz większych jednostek. Takie okoliczności wymuszają pogłębianie torów podejściowych do portów od strony morza.

Z uwagi na pogarszające się warunki nawigacyjne Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zmuszony był wprowadzić na torze wodnym Świnoujście-Szczecin specjalną regulację ruchu, obejmującą ruch jednokierunkowy na odcinku toru przebiegającym przez Zalew Szczeciński, jak również ograniczenie prędkości dla dużych statków. Oprócz bieżących uciążliwości dla funkcjonowania portów oraz pogorszenia się warunków nawigacyjnych sytuacja taka powoduje obniżenie wiarygodności biznesowej portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, gdyż spedytory obawiają się kierować do tych portów w pełni załadowane statki o maksymalnym normatywnym zanurzeniu z uwagi na spodziewane problemy z bezpiecznym i terminowym wprowadzaniem takich statków do portów.

Celem Programu jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów polskich, położonych w obszarze działania Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, od strony morza.

Program obejmuje zadania, których celem jest przywrócenie, a następnie utrzymanie do roku 2028 parametrów torów wodnych prowadzących do Świnoujścia i Szczecina oraz do małych portów w rejonie ujścia Odry, niezbędnych do prowadzenia po tych torach bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi i wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów, przytoczonych powyżej. Program zapewnia finansowanie dla zadań będących obecnie w toku, gwarantując ich kontynuację w wymaganym zakresie przez warunki bezpieczeństwa oraz przepisy. Umożliwia on niezakłócone wykonywanie prac pogłębiarskich, których wielkość jest obecnie uzależniona od dostępności środków budżetowych, przeznaczanych corocznie na ten cel, co

proceedzi do nierytmiczności prac, a w efekcie do okresowego pogarszania warunków żeglugowych na torach wodnych oraz do narastania zaległości w robotach. Zagroza to bezpiecznej żegludze oraz niezakłóconemu funkcjonowaniu portów.

Sfinansowanie przedsięwzięć zawartych w Programie nastąpi w trybie przewidzianym w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 ze zm.), a więc w formie ustanowionego przez Radę Ministrów programu wieloletniego.

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 (Gdańsk, Gdynia oraz Szczecin i Świnoujście) 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”.

Program dla Odry – 2006 (aktualizacja)

Program dla Odry – 2006 jest średniookresową strategią modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego. W Programie przyjęto, że aby uzyskać zaplanowane efekty, jego realizacja powinna doprowadzić co najmniej do odbudowy zniszczeń powodziowych, zrealizowania nowego programu ochrony przeciwpowodziowej (uwzględniającego zarówno rozwój nauki i wiedzy jak i doświadczenia zdobyte podczas powodzi 1997 r.), trwałą poprawę jakości wody, zachowanie i poprawę ekosystemów wodnych i bezpośrednio od wody zależnych oraz stworzenia warunków dla stabilnej żeglugi długotrasowej na odcinku Gliwice – Szczecin. Celem nadrzędnym Programu dla Odry – 2006 jest zagwarantowanie warunków zrównoważonego rozwoju dla całego dorzecza, z poszanowaniem bogatych na tych terenach zasobów przyrody i walorów środowiskowych. W tym aspekcie Program łączy zarówno inicjatywy wewnętrzne, jak i międzynarodowe oraz uwzględnia bilateralną współpracę transgraniczną.

Aktualizacja Programu stanowić ma też podstawę dla dokonania nowelizacji ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”.

Realizacja pełnego zakresu Programu pozwoli zmniejszyć zagrożenie katastrofalnymi skutkami powodzi w dorzeczu Odry. Planowane działania zapewnią zarówno bezpieczeństwo jak i zrównoważony rozwój całego dorzecza, gwarantujący wzrost gospodarczy, zachowanie walorów środowiska i racjonalną gospodarkę wodną oraz uzyskać odbudowaną i zmodernizowaną drogę wodną o zróżnicowanej wprowadzie zabudowie poszczególnych odcinków, ale umożliwiającą przewóz około 20 mln ton ładunków rocznie.

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 województwa w pełni uwzględnia założenia, związane z transportem wodnym a nawet nadaje im znacznie wyższą rangę wpisując, zgodnie z *Koncepcją Zagospodarowania Przestrzennego Kraju*, Odrę jako drogę żeglowną i jeden z głównych elementów infrastruktury transportowej korytarza transportowego CETC. Zakłada, również zgodnie z *Koncepcją*, podnoszenie parametrów technicznych dróg wodnych.

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.

Plan województwa w pełni uwzględnia te założenia, a nawet nadaje znacznie wyższą rangę tej gałęzi transportu wpisując, zgodnie z *Koncepcją*, Odrę jako drogę żeglowną i jeden z głównych elementów infrastruktury transportowej korytarza transportowego CETC.

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. Zakres strefy przybrzeżnej będzie inny w sektorze turystycznym (węższy) i inny np. w sektorze energetyki odnawialnej czy akwakulturze.

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 Police, 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 Police 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 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 17 stycznia 2011 r. w sprawie określenia granic pasa ochronnego na terenie Gminy Police (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 18, poz. 291),
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 11 stycznia 2008 r. w sprawie określenia granic pasa technicznego od strony lądu na terenie gminy Police (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 6, poz. 156)

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 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. Wody otaczające obszar lądowy (Zalew Szczeciński, Świna wraz z odnogami, Zatoka Pomorska) stanowią fragment wielkiego systemu rozciągającego się od Gozdowic do Zatoki Pomorskiej, odprowadzającego wody Odry do Zalewu Szczecińskiego, a następnie głównie przez Świnę do Bałtyku. Przepływ wód w tym systemie odbywa się zasadniczo w kierunku z południa na północ, ale jego intensywność zależy od wielu zjawisk (w tym na terenach odległych od Świnoujścia, jak górna zlewnia Odry i południowa część Morza Bałtyckiego), toteż często dochodzi do tzw. "cofki", czyli podnoszenia się stanu wód w korycie Świny i akwenach przyległych, a nawet do odwrócenia jej prądu i wlewów wód bałtyckich do Zalewu (z prędkością do 2,0 - 2,5 m/s). 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.

W rejonie Świnoujścia zbiegają się prądy morskie transportujące materiał piaszczysty z zachodu i wschodu, odkładające szeroką i jedyną na wybrzeżu polskim przyrastającą plażę. Nadmiar tego materiału wnoszony jest podczas „cofki” do Zalewu Szczecińskiego i tam deponowany w postaci delty wstecznej Świny – archipelagu kilkudziesięciu płaskich wysp i wysepek, na których obserwuje się intensywny proces torfotwórczy. Podmokłe łąki, trzcinowiska, kanały i rowy skonstrastowane z sąsiadującymi w niewielkiej odległości wzgórzami morenowymi Wolina i Uznamu tworzą unikatowy w Polsce typ krajobrazu.

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.

Zagrożeniem dla obszaru Zalewu Szczecińskiego są ponadto 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).

3. 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 łądu/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 łądowej 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.

4. Zagrożenie powodziowe

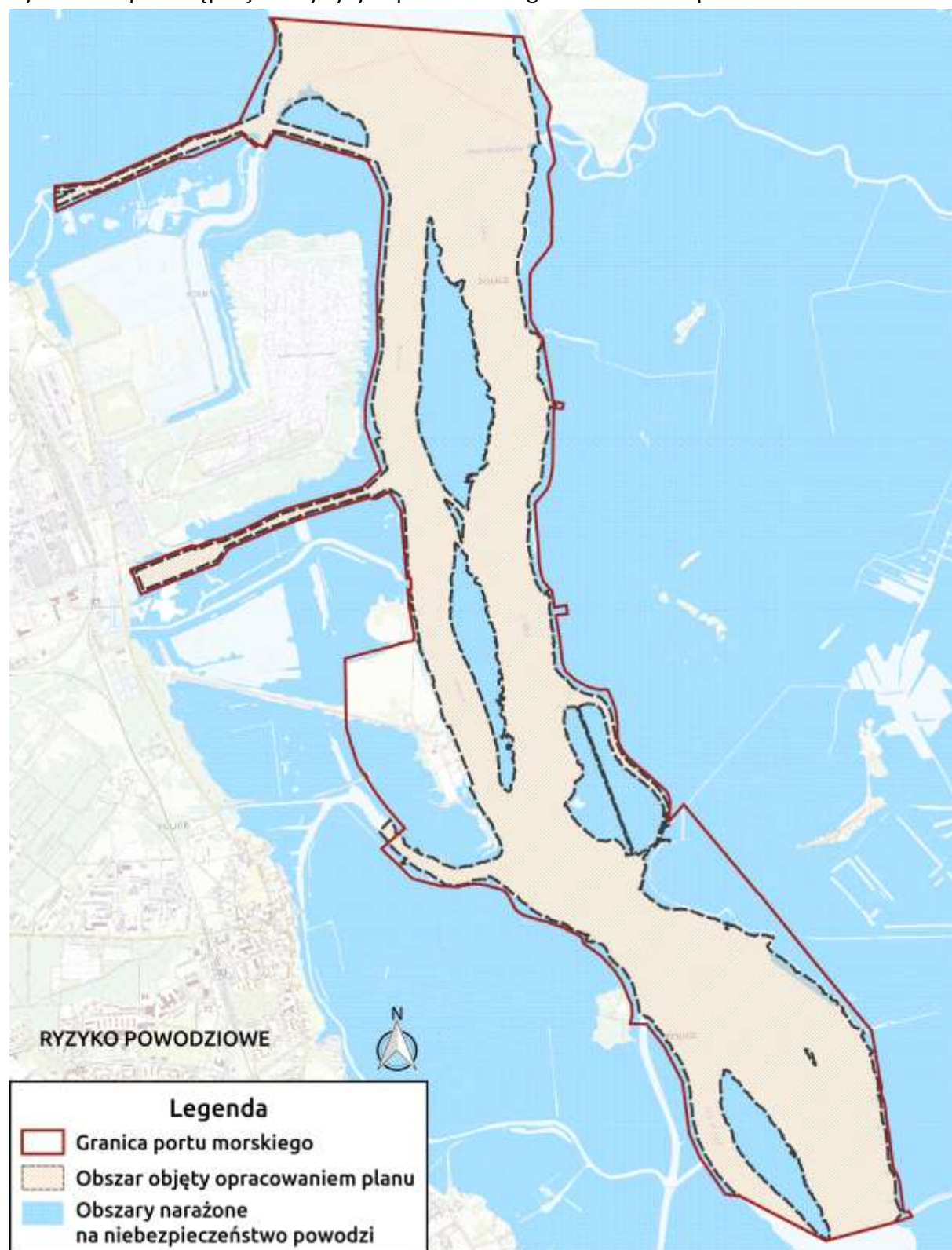
Podnoszenie poziomu morza oraz przekształcenia linii brzegowej prowadzą w konsekwencji do pojawienia się zagrożenia powodziowego. Podstawowym dokumentem planistycznym, wymaganym Dyrektywą 2007/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania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

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 poniższej ryciny stwierdza się, że w województwie zachodniopomorskim największe zagrożenie powodzią występuje od strony wód morskich (wg listy typów powodzi Komisji Europejskiej). Powodzie te są związane z zalaniem obszarów lądowych wodami

morskimi, zalaniem obszarów położonych w ujściowych odcinkach rzek lub jezior przybrzeżnych.

Ryc. 27. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne na podstawie KZGW

Dla województwa zachodniopomorskiego zagrożenia powodzią występuje w obszarach położonych w ujściowych odcinkach rzeki Regi (Trzebiatów), 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 przymuliska, 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.

Wodowskazem miarodajnym dla określenia zagrożenia powodziowego na obszarze opracowania jest wodowskaz w Trzebieży.

W okresie zimy 2006/07 poziom Bałtyku był znacznie powyżej średniego stanu, co powodowało występowanie przymorskich rzek z brzegów, zalewanie pól i w efekcie lokalne podtopienia, które sięgnęły aż po Szczecin. Podobne podtopienie w Szczecinie miało miejsce w październiku 2009 roku – wtedy podczas spiętrzenia sztormowego zostały popiętrzone wody w Zalewie Szczecińskim oraz ujściowym odcinku Odry (tzw. cofka). Podtopione zostały tereny zamieszkałe i ogródki działkowe wzdłuż nabrzeży miasta (także w Trzebieży) (Raport WWF, 2013).

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:

OD RZEK:

- na Odrze w gminie: Kostrzyn nad Odrą, Cedynia;
- na Inie w gminie: Stargard;

OD MORZA:

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

Na podstawie ww. informacji stwierdza się, że w obszarze nadbrzeżnym Zalewu Szczecińskiego tereny o wysokim i bardzo wysokim ryzyku powodziowym zlokalizowane są:

- w części północnej (obszar na zachód i wschód od cieśniny Świna aż po Prztytór i południową część miasta Międzyzdroje),
- w części wschodniej (obszar na południu Wyspy Wolin oraz od miejscowości Skoszewo aż do gminy Goleniów),
- cała część południowa (obszar od Trzebieży, poprzez Police aż na teren gminy Goleniów),
- w części zachodniej (od jeziora Nowowarpieńskiego aż po Brzózki).

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.¹⁶

¹⁶ <http://www.ums.gov.pl/191-przegląd-i-aktualizacja-map-zagrozenia-i-ryzyka-powodziowego.html>

VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu

Analiza istniejących uwarunkowań geo-środowiskowych, ichtiologicznych, ekonomicznych, kulturowych i przestrzennych obszaru wód portu Police 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 obszaru portu okazała się infrastruktura liniowa, a następnie pola refulacyjne i żegluga.

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),
- żeglugą (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),
- polami refulacyjnymi (ograniczenia żeglugi dla większych jednostek),
- 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),

3. 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).

4. Ochrona środowiska przyrody

Obszar Portu Police znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” a część Portu Police znajduje się w OSOP „Zalew Szczeciński”.

Ponadto wykazane zostało Siedlisko 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe.

Mając na uwadze potencjalne konflikty pomiędzy rozwojem Portu Police 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 Policach, wyznaczono następujące obszary ich szczególnego nasilenia:

- tor wodny Świnoujście – Szczecin,
- pola refulacyjne.

VIII. Wykaz tabel i rycin

- Ryc. 1. Zakres przestrzenny obszaru objętego Studium.
- Ryc. 2. Położenie arkusza Police na tle Mapy geologicznej Polski wg L. Marksa, A. Bera, W. Gogołka, K Piotrowskiej (2006).
- Ryc. 3. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.
- Ryc. 4. Lokalizacja obszaru Studium na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.
- Ryc. 5. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Policach.
- Ryc. 6. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Police.
- Ryc. 7. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.
- Ryc. 8. Granice obszarów żeglugi portowej na obszarze Zalewu Szczecińskiego.
- Ryc. 9. Lokalizacja inwestycji – utworzenie 2 torów podejściowych.
- Ryc. 10. Lokalizacja inwestycji w Kanale Polickim.
- Ryc. 11. Lokalizacja inwestycji w Kanale Kiełpińskim.
- Ryc. 12. Obszary przewidziane do umocnienia w Kanale Kiełpińskim.
- Ryc. 13. Lokalizacja pól refulacyjnych.
- Ryc. 14. Lokalizacja terminali w Porcie Police.
- Ryc. 15. Terminal Morski.
- Ryc. 16. Terminal Barkowy.
- Ryc. 17. Terminal Mijanka.
- Ryc. 18. Terminal Jasienica na rzece Gunica.
- Ryc. 19. Dostępność drogowa obszaru portowego.
- Ryc. 20. Długość nabrzeży w Porcie Police.
- Ryc. 21. Obroty ładunkowe.
- Ryc. 22. Obroty ładunkowe - struktura.
- Ryc. 23. Statki wchodzące do portów morskich.
- Ryc. 24. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.
- Ryc. 25. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwych ministrów.
- Ryc. 26. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Policach.
- Ryc. 27. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania

Tabela nr 1. Ruch statków w Porcie Police.

Tabela nr 2. Ilość wejść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

Tabela nr 3. Ilość wyjść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

Tabela nr 4. Istniejąca liniowa infrastruktura techniczna.

IX. Wykaz materiałów źródłowych

1. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geologicznej Polski 1:50 000. Arkusz Police (190). Warszawa 2009.
2. www.igipz.pan.pl
3. Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy
<http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>)
4. Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego Polskich obszarów morskich dla Zalewu Szczecińskiego. Biuro Projektowe Piotr Kowalski. Szczecin. Lipiec 2017.
5. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zalew Szczeciński. 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 Szczeciński PLB320009;
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. Pracownia Ochrony Środowiska Paweł Molenda. Maj 2016;
11. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach;
12. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016;
13. www.portpolice.pl.