



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 A – PORT MORSKI W ŚWINOUJŚCIU – 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/1/15/17 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 A – Port Morski w Świnoujściu – 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 analizy                                                                                                         | 5  |
| 3. Cele i zakres Studium                                                                                                               | 8  |
| II. Uwarunkowania środowiska                                                                                                           | 8  |
| 1. Charakterystyka geograficzna                                                                                                        | 8  |
| 2. Klimat                                                                                                                              | 9  |
| 3. Warunki geologiczne                                                                                                                 | 10 |
| 4. Warunki wodne                                                                                                                       | 10 |
| 5. Wody podziemne                                                                                                                      | 11 |
| 6. Środowisko przyrodnicze                                                                                                             | 12 |
| 7. Formy ochrony przyrody                                                                                                              | 15 |
| III. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych                                                                       | 22 |
| 1. Rola portów morskich w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku                                                                    | 22 |
| 2. Historia i Zarząd                                                                                                                   | 25 |
| 3. Funkcje i rozwój portów morskich mających podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej                                             | 26 |
| 4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej                                                                                          | 28 |
| 5. Trasy żeglugi                                                                                                                       | 30 |
| 6. Składowanie urobku                                                                                                                  | 35 |
| 7. Infrastruktura portowa                                                                                                              | 35 |
| a) OT PORT Świnoujście S.A.                                                                                                            | 38 |
| b) Terminal Promowy Świnoujście                                                                                                        | 45 |
| c) Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu                                                                        | 47 |
| d) Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu                                                                                             | 49 |
| e) Port jachtowy – Basen Północny                                                                                                      | 49 |
| e) Świnoujski Wolny Obszar Celny                                                                                                       | 50 |
| f) Euro Terminal                                                                                                                       | 51 |
| g) Dostępność drogowa i kolejowa                                                                                                       | 53 |
| e) Scenariusz rozwoju portu w Świnoujściu zgodnie z Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) | 54 |
| 8. Port w liczbach                                                                                                                     | 58 |
| 9. Strefy zamknięte                                                                                                                    | 65 |
| a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM                                                                                       | 65 |
| b) Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach                  | 66 |
| c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi                                                                                        | 67 |

|                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 10. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia                                          | 68  |
| a) Liniowa infrastruktura techniczna                                                  | 68  |
| b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia                                           | 71  |
| c) Elementy nad wodami portowymi                                                      | 74  |
| d) Wraki                                                                              | 74  |
| e) Kanalizacja                                                                        | 77  |
| f) Planowane inwestycje                                                               | 78  |
| 11. Inne wykorzystanie przestrzeni portu                                              | 79  |
| a) Turystyka i sporty wodne oraz rekreacja                                            | 79  |
| b) Obronność i bezpieczeństwo państwa                                                 | 82  |
| c) Górnictwo i przemysł wydobywczy                                                    | 86  |
| IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych             | 87  |
| 1. Dokumenty poziomu transgranicznego                                                 | 87  |
| 2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych | 91  |
| 3. Dokumenty poziomu regionalnego                                                     | 99  |
| V. Charakterystyka pasa nadbrzeżnego, zagrożenia, przekształcenia i ochrony.          | 101 |
| 1. Opis linii brzegowej                                                               | 101 |
| 2. Przekształcenia linii brzegowej                                                    | 101 |
| 3. Zagrożenie powodziowe                                                              | 103 |
| 4. Ochrona brzegów                                                                    | 110 |
| VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu                                             | 112 |
| VII. Wykaz tabel i rycin                                                              | 115 |
| VIII. Wykaz materiałów źródłowych.                                                    | 117 |

# I. Wprowadzenie

## 1. Wstęp

Niniejsze Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu (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 Świnoujściu 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 Świnoujściu, 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, 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 1:16 000.

## 2. Delimitacja obszaru analizy

Port jest usytuowany w północnym obszarze cieśniny Świny, który łączy się z Zatoką Pomorską. Położony jest na wyspach Uznam i Wolin. Port zajmuje centralną część miasta Świnoujście, po jego wschodniej i zachodniej części. Granice portu zostały ustalone w 2010 roku na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2010 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu.<sup>1</sup>

Z portu morskiego wyłączony jest obszar portu wojennego Świnoujście, który zajmuje Basen Węglowy i Basen Południowy. Obszar stanowi własność Skarbu Państwa – trwały zarząd Rejonowy Zarząd Infrastruktury Szczecin – użytkowanie MON – działka wodna. Pomimo tego ten teren jest włączony w obszar niniejszego opracowania.<sup>2</sup>

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 Świnoujściu.

---

<sup>1</sup> Dz.U. z 2010 r. Nr 190, poz. 1275

<sup>2</sup> Na podstawie opracowania COROLIS PRO s.c. z listopada 2017

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

Granice portu zostały określone w § 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 roku w sprawie ustalenia granic portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu i Policach od strony lądu<sup>3</sup>.

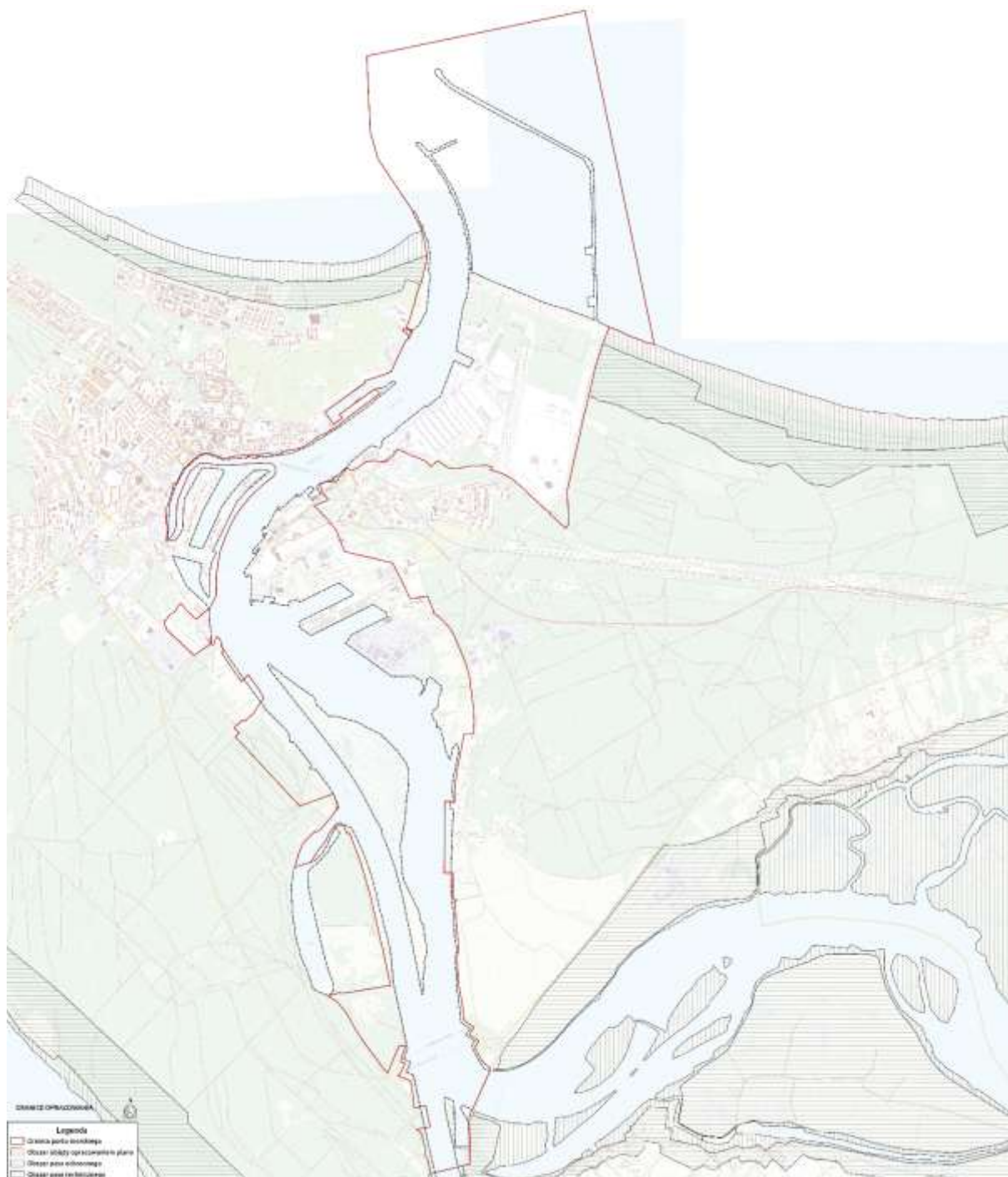
Zgodnie z Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2016 w 2015 r. długość nabrzeży portu wynosiła ogółem 8115 m – w tym: nadające się do eksploatacji 8014 m, o głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji 1781 m, nabrzeża przeładunkowe 6818 m, nabrzeża przeładunkowe nadające się do eksploatacji 6768 m.

Powierzchnia obszaru opracowania dla portu wynosi 969 ha.

---

<sup>3</sup> 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 Świnoujściu. W pierwszej kolejności dotyczą one stanu ekosystemu morskiego, tj. są to informacje:

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

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

- tory wodne i trasy żeglugowe
- 
- infrastruktura portowa,
- funkcje portowe
- ,
- kable i rurociągi,
- sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia,
- obszary i obiekty dziedzictwa kulturowego – wybrane wraki itp.,
- wraki niebędące obiektami dziedzictwa kulturowego,
- obszary wykorzystywane sportowo/turystycznie/rekreacyjnie,
- obszary wojskowe.

W Studium zebrano także informacje na temat planowanych i potencjalnych sposobów wykorzystania obszarów morskich (m.in. górnictwo) – 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 Świnoujściu.

## II. Uwarunkowania środowiska

### 1. Charakterystyka geograficzna<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Świnoujście (112), Arkusz Międzyzdroje (113). Warszawa 2009.



W fizycznogeograficznym podziale Polski obszar Studium położony jest w obrębie jednostki nr 313.21, obejmującej wyspy Uznam i Wolin, będącej częścią regionu 313.2-3 Pobrzeże Szczecińskie.

Uznam i Wolin (313.2-3) – mezoregion fizycznogeograficzny Pobrzeża Szczecińskiego, obejmujący dwie wyspy – Uznam i Wolin, które oddzielają Zalew Szczeciński od Zatoki Pomorskiej. Powierzchnia regionu wynosi 424 km<sup>2</sup>. Ich jądro stanowią wzgórza moren czołowych, do których wskutek działalności fal morskich przyrosły piaszczyste wały brzegowe przekształcane eolicznie w niewysokie wydmy. Procesy brzegowe są stale aktywne, o czym świadczą falezy, zwłaszcza od strony Zatoki Pomorskiej.

Miasto Świnoujście obejmuje jedynie najniższą część mezoregionu – „Brama Świny”. Jest to rozległe obniżenie otwarte w kierunku morza, a od wschodu i zachodu otoczone wzgórzami morenowymi.

Pod względem geomorfologicznym jest to fragment tzw. Bramy Świny, powstałej w holocenie wskutek długotrwałej akumulacyjnej działalności prądów morskich tworzących odcinającą Zalew Szczeciński od morza mierzeję pomiędzy pierwotnie mniejszymi wyspami Uznam i Wolin. Piaszki mierzei zostały powierzchniowo zwydmione. Obszar Bramy Świny jest pochodzenia młodo holoceniowego. Niegdyś zajęty przez wody Świny, obecnie stanowi ląd utworzony przez aluwia morskie i rzeczne oraz procesy wydymotwórcze. Ogólnie szerokość Bramy Świny w części północnej wynosi 17 km, a w części południowej do 13,5 km. Występują tu równiny akumulacji morskiej (mierzejowej) i deltowej, powierzchnie piaszków przewianych z regularnymi wałami wydymowymi, równiny akumulacji bagiennej, plaża morska oraz obszary narefulowane i wały ziemne przeciwpowodziowe (głównie w rejonie Karsiborza).

## 2. Klimat

Obszar Studium znajduje się w Krainie I<sup>5</sup> – Zalew Szczeciński. Obejmuje ona wyspy Uznam i Wolin oraz wąski pas przyległy do Zalewu Szczecińskiego. Kraina wznosi się od 0-20 m n.p.m., poza wysoczyzną morenową ze szczytem położonym 115 m n.p.m. koło Międzyzdrojów. Warunki klimatyczne kształtują się pod wpływem głównych geograficznych czynników klimatycznych oraz w dużej mierze pod wpływem Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego. Pobrzeże Zatoki Pomorskiej, ograniczone wyspami Uznam i Wolin, zaliczane jest do najkorzystniejszych rejonów bioklimatycznych na polskim wybrzeżu, sprzyjających rekreacji i turystyce. Średnia roczna liczba godzin z usłonecznieniem rzeczywistym kształtuje się od 1550 w rejonie ujścia Odry do Zalewu do ok. 1640 w strefie wybrzeża Bałtyku. W ciągu roku usłonecznienie względne waha się od 34 do 38%, przy czym zima wynosi ok. 20%, a latem nie przekracza 50%.

Średnia roczna temperatura wynosi od 8,3°C do 8,5°C. Zmienność przestrzenna temperatury w miesiącach najchłodniejszym i najcieplejszym w obrębie tej krainy jest podobna, gdyż średnia temperatura stycznia (najwyższa w całym województwie) wynosi -0,5°C w południowych rejonach Zalewu i wzrasta do ok. -0,1°C na wybrzeżu, a lipca w tych samych rejonach waha się od 17,1°C do 17,5°C. Ostatnie wiosenne przymrozki (na wys. 200 cm n.p.g.) kończą się przeważnie między 26 października a 2 listopada. Kraina Zalewu Szczecińskiego odznacza się, obok Krainy Dolnej Odry,

---

<sup>5</sup> Klimat województwa zachodniopomorskiego – Czesław Koźmiński, Bożena Michalska, Małgorzata Czarnecka (Akademia Rolnicza w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2007r.)

najdłuższym okresem gospodarczym, od 255-260 dni i stosunkowo długim okresem wegetacyjnym, od 222-224 dni.

Najbardziej niekorzystne warunki opadowe panują wzdłuż ujścia Dziwny, zwłaszcza po zawiętrznej stronie wzniesień moreny czołowej, gdzie suma roczna spada poniżej 540 mm. Natomiast przeciętnie najniższe opady, ok. 590 mm, występują na wzniesieniach morenowych. Przeciętna roczna liczba dni z opadem ok. 1 mm waha się od 110 do 125, osiągając najwyższe wartości na wybrzeżu, zaś liczba dni z pokrywą śnieżną kształtuje się na większości obszaru od ok. 45 do 50.

### 3. Warunki geologiczne

W permo-mezozoicznym planie strukturalnym obszar położony jest na granicy dwóch jednostek wału pomorskiego oraz niecki szczecińskiej. Południowo-zachodnie zbocze wału pomorskiego przecinają liczne strefy dyslokacyjne Świnoujścia. Strefa ta składa się z wielu uskoków o skomplikowanym przebiegu i jest uważana za granicę pomiędzy wałem pomorskim a niecką szczecińską. Obszar „Bramy Świny” należy już do niecki szczecińskiej, gdzie na wychodniach kredy leżą utwory czwartorzędowe. Osady czwartorzędowe leżą bezpośrednio na utworach mezozoicznych i reprezentowane są przez osady plejstocenyjskie w facji lodowcowej, wodnolodowcowej i zastoiskowej oraz przez holocenyjskie osady morskie, rzeczno-morskie, eoliczne i organiczne.

Obniżenie Świny na powierzchni zbudowane jest głównie z osadów holocenyjskich, natomiast na wysoczyźnie na wyspie Wolin dominują osady późnoplejstocenyjskie. W tym rejonie występują utwory zdeponowane podczas trzech zlodowaceń: południowopolskiego, środkowopolskiego i północnopolskiego.

### 4. Warunki wodne

W rejonie obszaru Studium wyróżniono działy wodne I rzędu rozdzielające:

- zlewnię Zalewu Szczecińskiego i zlewnię Świny, obejmujących kilka zlewni cząstkowych na wyspach Uznam i Wolin, tj: zlewnię Zalewu Szczecińskiego i Świny na wyspie Wolin, które odwadniają południową część tej wyspy oraz kępy między wyspami Uznam i Wolin; zlewnię Zalewu Szczecińskiego i Świny na wyspie Uznam, które odwadniają wyspę Uznam poza wąskim pasem wybrzeża morskiego, Kanał Piastowski i Kanał Mieliński;
- zlewnię Przemyrza, która obejmuje wąski pas wybrzeża na wyspach Uznam i Wolin. Działy wodne biegną na ogół kulminacjami nadmorskich wydm.

Analizowany obszar odwadniany jest głównie przez rzekę Świnę, rozgałęziającą się na szeregi ramion (Stara Głębia, Byczy Rów, kanał Wielka Struga, Mulnik), które odprowadzają wody do Bałtyku (Zatoki Pomorskiej).

Dzięki przekopaniu w drugiej połowie XIX wieku w południowo-wschodniej części wyspy Uznam Kanału Piastowskiego, rzeka Świna łączy się z Zalewem Szczecińskim najkrótszą drogą. Przez Cieśninę Świny przepływa 75% wszystkich wód biorących udział w wymianie pomiędzy morzem i zalewem. Pozostała ilość przedostaje się przez Dziwnę i Pianę.

## 5. Wody podziemne

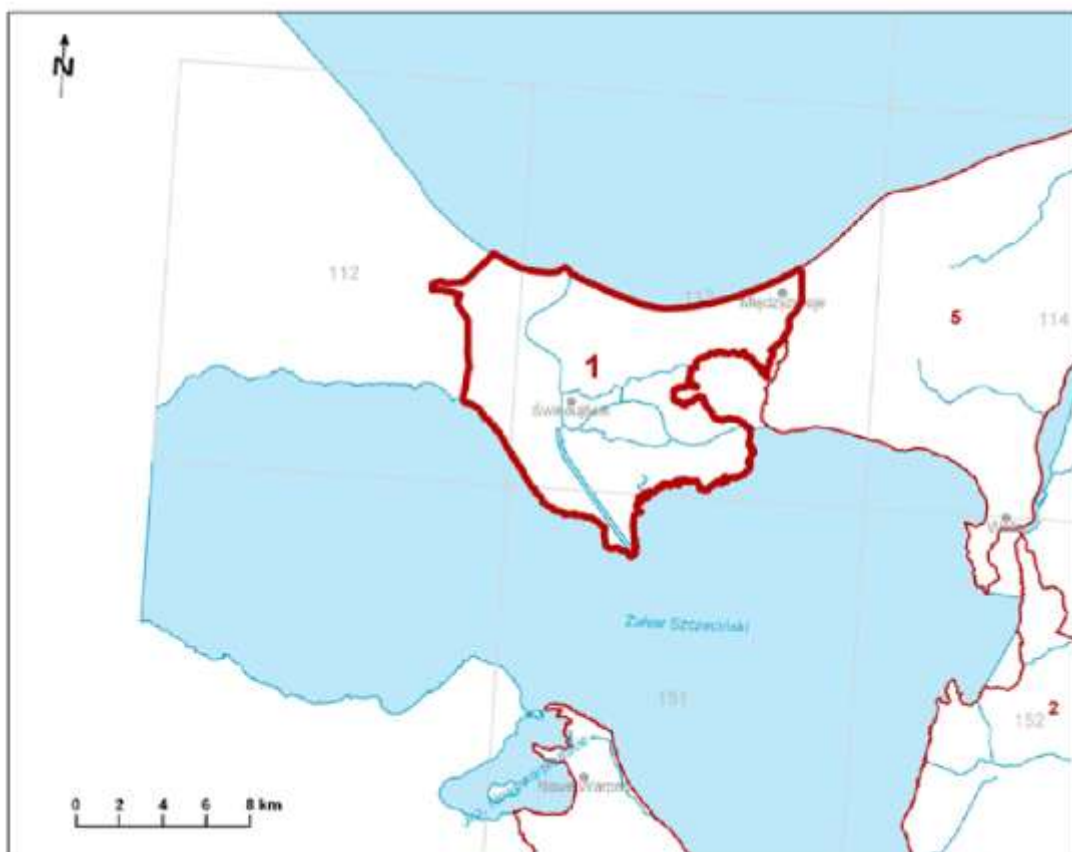
Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną dla obszaru Dorzecza Odry opracowany został Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

Na omawianym obszarze można wyróżnić jedno piętro wodonośne -czwartorzędowe.

Na podstawie zamieszczonego tam podziału Polski na 161 JCWPd obszar Studium znajduje się w granicach JCWPd nr 1.

Przepływ wód podziemnych w obszarze JCWPd 1 nie jest ograniczony strukturalnie i odbywa się zgodnie ze spadkiem zwierciadła wody, tj. w stronę wód przybrzeżnych: Bałtyku, Zalewu Szczecińskiego, Jeziora Wieko, Świny. Na omawianym obszarze występuje dział wód powierzchniowych i podziemnych, rozdzielający spływ wód podziemnych w kierunku Świny oraz w stronę wód przybrzeżnych. W warunkach naturalnych wody podziemne w obrębie Wysp zasilane są wyłącznie w wyniku infiltracji opadów atmosferycznych. Nie wyklucza się, że w przypadku eksploatacji ujęć następuje intensyfikacja dopływu bocznego wód przybrzeżnych i dopływu z obszarów wysoczyzny morenowej.

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



Obszar objęty opracowaniem Studium znajduje się poza zasięgiem wyznaczonych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliższym jest GZWP nr 102 – Zbiornik Wyspy Wolin, na wschód od obszaru objętego opracowaniem.

## 6. Środowisko przyrodnicze

Zgodnie z podziałem geobotanicznym Polski (Matuszkiewicz 2008) obszar Studium położony jest w granicach obszaru A.1.1.a.

**Prowincja:** Morze Bałtyckie

**Prowincja:** Środkowoeuropejska

**Podprowincja:** Południowobałtycka

**Kraina:** Południowego Brzegu Bałtyku

**Okręg:** Wybrzeża Trzebiatowsko-Świnoujskiego

**Podokręg:** Świnoujski

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 wykonano 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 niezwiązane trwale z tymi miejscami, a prawdopodobnie przeniesione przez fale, jednostki pływające, ptaki itp.

### *Fitoplankton*

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

Żaden z wykazanych gatunków nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

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

### *Siedliska przyrodnicze*

Na części obszaru Studium, w rejonie Starej Świny, stwierdzono siedlisko przyrodnicze estuarialne (1130).

#### **Siedlisko 1130 Estuarialne**

Siedlisko to podczas, prowadzonych badań w 2014 r., stwierdzono na dwóch stanowiskach: ujściowy odcinek Dziwny i Stara Świna (część obszaru Studium). Cechą wspólną obu stanowisk są procesy mieszania się wód słodkich i słonych, pochodzących z dopływu rzecznoego oraz tzw. cofki, czyli podchodzenia wód morskich w górę rzeki. Ma to swoje konsekwencje w zmiennym poziomie zasolenia wód, zależnym m.in. od: poru roku (częstotliwość cofek i ich rozmiar wzrasta w miesiącach jesienno-zimowych), siły wiatru, zmian ciśnienia barometrycznego, odległości od morza (im dalej od brzegu Bałtyku tym zasolenie jest mniejsze) (Poleszczuk 2007). Różnice pomiędzy stanowiskami dotyczą stopnia ich naturalności modyfikowanej przez działalność człowieka. Inwentaryzacja wykonana na potrzeby planu projektu ochrony ostoi *PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński (Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej ... 2012)* wykazała znaczne przekształcenia ujściowego odcinka cieśniny Dziwny. Brzegi cieśniny w granicach miasta Dziwnów zostały umocnione, a do brzegów dochodzi zabudowa. W głąb Bałtyku zostały wyprowadzone falochrony wejściowe, ułatwiające dostęp do portu. Jedyne naturalne odcinki estuarium zlokalizowane są przy jeziorze Wrzosowskim i Zalewie Kamieńskim. Roślinność części antropogennie zmodyfikowanej jest słabo zróżnicowana. Stanowi ją głównie szuwar trzcinowy *Phragmites australis*, charakteryzujący się różnej wielkości, silnie zwartymi płatami. Część niezagospodarowana estuarium jest o wiele bardziej zróżnicowana. Pomimo, że na pierwszy plan wysuwa się szuwar trzcinowy, to występuje tam również roślinność zanurzona. Reprezentowana jest ona przez zespół rdestnicy przeszytej *Potamogeton perfoliatus* oraz zespół wywłócznika kłosowego *Myriophyllum spicatum*. Obserwowane płaty są również bogatsze florystycznie. Estuarium Starej Świny cechuje się znacznie większym stopniem naturalności.

Przekształcenia strefy brzegowej zajmują tam znacznie mniejszą powierzchnię (obejmują tereny zamieszkane – Karsibór, Ognica, Przytór oraz obszar przeprawy promowej Karsibór) oraz są mniej drastyczne (umocniona strefa brzegowa przy przeprawie promowej, poza tym kładki, pomosty, wały przeciwpowodziowe z narzutu ziemnego). Wyspy delty wstecznej Świny to jeden z największych obszarów solniskowych (typ 1330) w Polsce, aktywnie chroniony przez Woliński Park Narodowy. Znaczenie Starej Świny jako drogi morskiej jest niewielkie, gdyż główny ruch dużych jednostek pływających odbywa się Kanałem Mieleńskim i Piastowskim. Roślinność estuarium Starej Świny cechuje się nieco większym zróżnicowaniem od roślinności estuarium Dziwny. W strefie brzegowej dominuje szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis*, rzadszy jest szuwar pałkowy *Typhetum angustifoliae* oraz szuwar oczeretowy *Scirpetum lacustris* i *S. maritimi*. Roślinność zanurzoną tworzą: *Ceratophylletum demersi*, *Elodeetum canadensis*, *Myriophylletum spicati*, *Potametum perfoliati*.

#### Zagrożenia dla siedliska *Estuarium* (1130)

Istniejące:

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

Potencjalne:

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

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

#### Fauna

##### *Zooplankton i bentos*

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

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

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

##### *Ichtyofauna*

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 granicach Studium stwierdzono jeden gatunek chroniony – krzyżówkę *Anas platyrhynchos*.

## 7. Formy ochrony przyrody

### Istniejące formy ochrony przyrody.

#### **Woliński Park Narodowy**

Obszar Studium znajduje się około 2,3 km od granic Wolińskiego Parku Narodowego.

Woliński Park Narodowy utworzono w 1960 r. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 3 marca 1960 r. w sprawie utworzenia Wolińskiego Parku Narodowego (Dz. U. z 1960 r. Nr 14, poz. 79) w celu ochrony bogactwa flory i fauny oraz unikatowego krajobrazu polskiego wybrzeża. W granicach Parku znalazła się centralna część Wolina. W 1996 r. obszar Parku powiększony został o przybrzeżne wody Bałtyku oraz ekosystemy wodne i wyspowe delty wstecznej Świny (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1996 r. w sprawie Wolińskiego Parku Narodowego, Dz. U. z 1996 r. Nr 4, poz. 30).

W granicach Parku znajdują się: klifowe wybrzeża Bałtyku, Delta Wsteczna Świny, pobraże Mierzei Przytorskiej z łąkami z roślinnością solniskową, fragment Międzyzdrojskiego Lasu oraz przybrzeżne wody Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego. Na terenie Parku stwierdzono występowanie ponad 220 gatunków ptaków. Siedliska na terenie Parku stanowią istotne ostoje ptaków wodno-błotnych (zwłaszcza tereny Delty Wstecznej Świny, Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej). Na terenie Parku bytuje także bardzo bogata fauna bezkręgowców (jelonek rogacz, pachnica dębowa), płazów, gadów i ssaków (Woliński Park Narodowy, 2015).

Dotychczas nie ustanowiono planu ochrony WPN, w związku z czym corocznie sporządzane są projekty zadań ochronnych. Najnowszy projekt zadań ochronnych ustanowiony został zarządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 lutego 2017 r. w sprawie zadań ochronnych dla Wolińskiego Parku Narodowego (Dz. U. Min. Środ. z dnia 22 lutego 2017 r. poz. 15).

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

**Zespół przyrodniczo krajobrazowy Torfowisko Uznamskie** znajduje się około 200 m na południe od granicy Studium. Położony jest na południowo-wschodnim krańcu wyspy Uznam. W granicach obszaru znajdują się podmokłe siedliska, głównie leśne. Celem utworzenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ochrona wartości estetycznych i przyrodniczych fragmentu lasów Mierzei Uznamskiej, charakteryzującej się wysoką bioróżnorodnością, unikalną mozaikowością siedlisk, na które składa się: występowanie swoistej różnorodności gleb związanych z procesami bagiennymi (torfy

niskie) i aluwialno-eluwialnych (zróznicowane wiekowo wały wydymowe), stare lasy liściaste, w tym ponad 150-letnie drzewostany dębowe oraz liczne stanowiska gatunków roślin i zwierząt chronionych (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2003 r. Nr 39, poz. 611).

### **Obszary Natura 2000**

#### **Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) „Delta Świny” ( PLB320002)**

Obszar Studium graniczy z obszarem Delta Świny od strony północnej. OSOP „Delta Świny” obejmuje wsteczną deltę Świny, na terenie której dominują słonawy i szuwały, wysoczyznową część wyspy Wolin, którą pokrywają głównie lasy, oraz przybrzeżną strefę Zatoki Pomorskiej (GDOŚ 2017).

Obszar stanowi ostoję ptasią o randze europejskiej PL001. Występuje w niej co najmniej 38 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG, 27 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Gniazduje ponad 160 gatunków, a liczba stwierdzonych przekracza 240. Jest to ważna ostoja wodniczki – gniazduje tutaj 1-3% populacji krajowej. W okresie lęgowym na terenie opisywanej ostoi gnieździ się ponad 1% populacji krajowej bielika i krakwy. Nieregularnie podejmują tutaj lęgi batalion i biegus zmienny. Lęgi wyprowadza tutaj również derkacz. Poza okresem lęgowym na obszarze występują znaczące koncentracje zimujących nurogęsi, gęgaw, bielaczka (GDOŚ 2017).

Przedmiot ochrony tego obszaru (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) stanowią 22 gatunki ptaków (GDOŚ 2017 r.):

1. wodniczka *Acrocephalus paludicola*,
2. płaskonos *Anas clypeata*,
3. cyraneczka *Anas crecca*,
4. cyranka *Anas querquedula*,
5. krakwa *Anas strepera*,
6. gęś gęgawa *Anser anser*,
7. gęś zbożowa *Anser fabalis*,
8. biegus zmienny *Calidris alpina schinzii*,
9. bielik *Haliaeetus albicilla*,
10. mewa mała *Hydrocoloeus minutus*,
11. brzęczka *Locustella luscinioides*,
12. bielaczek *Mergus albellus*,
13. nurogęś *Mergus merganser*,
14. szlachar *Mergus serrator*,
15. karnia ruda *Milvus milvus*,
16. kulik wielki *Numenius arquata*,
17. wąsatka *Panurus biarmicus*,
18. kormoran czarny *Phalacrocorax carbo*,
19. kormoran *Phalacrocorax carbo sinensis*,
20. perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*,
21. ohar *Tadorna tadorna*,
22. krwawodziób *Tringa totanus*.

Dla ww. obszaru nie ustanowiony został dotychczas plan ochrony.

#### **Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOOS) „Wolin i Uznam” (PLH320019)**



Południowa część obszaru Studium znajduje się w granicach obszaru „Wolin i Uznam”. Obszar ten stanowi samodzielną jednostkę fizyczno-geograficzną, tj. mezoregion wysp Uznam i Wolin. [...] Obejmuje dwie wyspy: Wolin i Uznam, razem z 5-cio kilometrowym pasem wód przybrzeżnych pomiędzy Karnolicami i Lubinem. [...] Charakterystyczne dla tego obszaru są wysokie klify, oraz białe i szare wydmy. Część z nich porośnięta jest lasem, stosunkowo mało zmienionym przez działalność człowieka. [...] Ciekawym fragmentem ostoi jest delta rzeki Świny, obejmująca naturalne i sztuczne kanały oraz liczne wyspy z torfowiskami, łąki, trzcinowiska i małe pola; są tam także płaty lasów olszowych. W ostoi znajduje się też kilka jezior, głównie eutroficznych (GDOŚ, 2017).

Obszar o неповtarzalnych wartościach przyrodniczych skupiający na swoim terenie rzadkie siedliska i związane z nimi fitocenozy, niejednokrotnie o zasięgu występowania ograniczonym tylko do tego obszaru. Charakteryzuje się ogromną różnorodnością ekosystemów lądowych, bagiennych i wodnych oraz bogatą florą i fauną (1135 gatunków roślin naczyniowych, w tym wiele gatunków chronionych, rzadkich bądź zagrożonych, 20 gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG (GDOŚ, 2017).

Przedmiotem ochrony SOOS „Wolin i Uznam” (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 25 siedlisk przyrodniczych i 11 gatunków zwierząt (GDOŚ, 2017 r.):

· siedliska przyrodnicze:

1. 1130 estuaria,
2. 1210 kiczka na brzegu morskim,
3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,
4. 1330 solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia Maritimae*, część – zbiorowiska nadmorskie),
5. 2110 inicjalne stadia nadmorskich wydm białych,
6. 2120 nadmorskie wydmy białe (*Elymo Ammophiletum*),
7. 2130 nadmorskie wydmy szare,
8. 2140 nadmorskie wrzosowiska bażynowe (*Empetrium nigri*),
9. 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich,
10. 2330 zbiorowiska murawowe na wydmach, *Malcolmietalia*,
11. 3140 Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactaria spp.*)
12. 3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphetion*, *Potamion*,
13. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubri* p.p. i *Bidentium* p.p.,
14. 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*),
15. 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometalia* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis* *Festucion pallentis*),
16. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
17. 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe),
18. 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetalia*),
19. 7150 obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku *Rhynchosporion*,
20. 7210 torfowiska nakredowe (*Cladietum marisci*, *Caricetum buxbaumii*, *Schoenetum nigricantis*),

21. 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk,
22. 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*),
23. 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*),
24. 9150 ciepłolubne buczyny storczykowe (*Cephalanthero-Fagenion*),
25. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne;

· zwierzęta:

1. parposz *Alosa fallax*,
2. minóg morski *Pteromyzon marinus*,
3. kumak nizinny *Bombina bombina*,
4. traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*,
5. foka szara *Halichoerus grypus*,
6. wydra *Lutra lutra*,
7. nocek duży *Myotis myotis*
8. morświn *Phocoena phocoena*.
9. kozioróg dębosz *Cermyx cerdo*,
10. pachnica dębowa *Osmoderma eremita* (*Osmoderma barnabita*),
11. skójką gruboskorupowa *Unio crassus*.

Dla ww. obszaru dotychczas nie ustanowiono planu ochrony.

### **Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zatoka Pomorska” PLB990003**

Obszar Studium graniczy z obszarem Zatoka Pomorska od północy.

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

Przedmiotem ochrony OSOP „Zatoka Pomorska” (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 11 gatunków ptaków (GDOŚ, 2017):

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

11. perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena*.

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

### **Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002**

Północna część obszaru Studium znajduje się w granicach tego obszaru.

Zatoka Pomorska to akwen o dużym zróżnicowaniu dna morskiego, od piaszczystych ławic, po rozległe żwirowiska i głazowiska. Centralną część Zatoki Pomorskiej zajmuje duże wypłylenie, zwane ławicą Odrzańską. Kluczowy obszar dla ochrony siedliska 1110 [piaszczyste ławice podmorskie] oraz teren regularnych obserwacji morświna. Obszar ważny dla bałtyckiej populacji parposza (GDOŚ 2017).

Przedmiotem ochrony SOOS „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 1 siedlisko przyrodnicze i 2 gatunki zwierząt (GDOŚ 2017):

1. 1110 piaszczyste ławice podmorskie,
2. parposz *Alosa fallax*,
3. morświn *Phocoena phocoena*.

Ryc. 3 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 akwenów 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 z ww. 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 drobniczy 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 podejmowane 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 morskiej – wody śródlądowe w celu wydłużenia dróg transportu wodnego poprzez lepsze wykorzystanie dróg śródlądowych jako dostępu od strony lądu.

Z analizy powyższych zapisów „Strategii” wynika, że głównym założeniem przedmiotowego dokumentu jest rozwój portów i żeglugi. Dotyczy to zarówno portów dużych, jak i małych oraz średnich. Zgodnie z zapisami „Strategii” „w przypadku mniejszych polskich portów morskich, priorytetem rozwoju do 2020 r. i w dalszej perspektywie będzie wzmocnienie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans

rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone. W przypadku portów średnich, na terenie których rozwijana jest również funkcja transportowa (przeładunkowo-składowa), podejmowane będą inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dojazdowej do portów od strony morza i lądu) z poszanowaniem dla rozwoju pozostałych portowych funkcji gospodarczych.”

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

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

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



## 2. Historia i Zarząd

Właścicielem terenów portowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP (Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście) są, w myśl ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich<sup>6</sup>, Skarb Państwa (większościowy akcjonariusz) i gminy, reprezentowani przez Zarząd Morskich Portów, które administrują większością terenów portowych. Spółkę akcyjną o firmie „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna” zawiązały: Skarb Państwa, obejmując 51% akcji spółki, oraz gminy Szczecin i Świnoujście, obejmując po 24,5% akcji.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. jest spółką akcyjną z większościowym udziałem Skarbu Państwa. Zarządza dwoma portami – w Szczecinie i Świnoujściu.

Struktura własnościowa powierzchni lądowej w porcie Świnoujście:

W porcie Świnoujście na 540 ha powierzchni lądowej portu w granicach administracyjnych:

- w gestii Skarbu Państwa znajduje się 411 ha;
- własność gminy stanowi 99 ha;
- w gestii innych właścicieli znajduje się 30 ha powierzchni terytorium portowego.

ZMPSiŚ S.A. posiada w użytkowaniu wieczystym 125 ha terenów portowych, a jako właściciel 8 ha.<sup>7</sup>

Zgodnie z Ustawą o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r. i na podstawie art. 7.1. „Przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje, w szczególności:

- 1) zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- 2) prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
- 3) budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej;
- 4) pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- 5) świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
- 6) zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.”

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA powołał operatorów do realizacji części zadań.

W porcie wyróżniamy co najmniej 2 części:

- część handlową:

Port Handlowy Świnoujście działa od 1991 r, a pod obecną nazwą OT PORT ŚWINOUJŚCIE funkcjonuje od 2015 r. To także największe centrum obsługi ładunków masowych na polskim wybrzeżu, wykonuje usługi w zakresie przeładunków i składowania towarów masowych i drobnicy.

- część promową:

W 2011 r. Baza Promów Morskich została sprzedana Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., który do chwili obecnej jest jej właścicielem. Operatorem jest Terminal Promowy Świnoujście Spółka z o.o., która od sierpnia 2001 r. zarządza tym największym w Polsce i jednym z najnowocześniejszych na Bałtyku terminalem promowym.

---

<sup>6</sup> Dz.U. z 2017 r. poz. 1933

<sup>7</sup> Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

### 3. Funkcje i rozwój portów morskich mających podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej

Zgodnie z art. 2 pkt 3 ustawy o portach i przystaniach morskich, portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Podmiotami zarządzającymi tymi portami są 3 spółki akcyjne: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia i Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Znaczenie polskich portów morskich dla gospodarki narodowej jest niedoceniane. Przyczyną tego stanu rzeczy nadal jest brak świadomości społecznej o skali obrotu towarowego w polskim handlu zagranicznym jaki trafia do kraju drogą morską. Tymczasem w latach 2004-2014 średni udział obrotów portowych w obrotach handlu zagranicznego wynosił około 30%.

Porty morskie w Świnoujściu i Szczecinie są ze sobą ściśle związane gospodarczo, tworząc zespół portów. Łączy je także jeden tor wodny przechodzący przez Zalew Szczeciński. Wszystkie duże statki morskie by dopłynąć do Szczecina, muszą przepłynąć przez port w Świnoujściu. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu leżą na najkrótszej trasie przebiegającej ze Skandynawii do Europy Środkowej i Południowej.

W porcie morskim w Świnoujściu znajdują się takie służby jak: urząd odprawy celnej, sanepid, Graniczny Inspektorat Weterynarii w Świnoujściu, Morski Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny. Bezpośrednie sąsiedztwo otwartego morza stanowi istotny atut z punktu widzenia dalszego funkcjonowania i rozwoju portu.

Port Morski w Świnoujściu można podzielić na dwie główne części – handlową i promową.

➤ Część handlowa:

OT PORT ŚWINOUJŚCIE posiada dogodne położenie geograficzne oraz dobre śródlądowe, kolejowe i drogowe połączenia z zapleczem lądowym. Statki wchodzą do portu bezpośrednio z Zatoki Pomorskiej.

Podstawowe atuty OT PORT ŚWINOUJŚCIE to<sup>8</sup>:

- doskonała lokalizacja portu, w bardzo bliskiej odległości od otwartego morza, na styku głównych tras żeglugowych,
- dogodne warunki klimatyczne – brak zjawiska pływów i zalodzeń,
- dogodne połączenie kolejowe i drogowe,
- zdolność zapewnienia kompleksowej obsługi obejmującej przeładunek, spedycję i składowanie w porcie oraz transport do finalnego odbiorcy.
- duży zasób terenów pod potencjalne inwestycje.

OT PORT ŚWINOUJŚCIE świadczy usługi obejmujące<sup>9</sup>:

- obsługę przeładunkową masowych ładunków sypkich, tj.: węgla, koksu, rudy, biomasy, produktów leśnych, zboża, nawozów,
- przeładunek towarów drobnicowych, tj.: wyrobów stalowych, kontenerów, konstrukcji, sztuk ciężkich max do 250 ton, ładunków paletyzowanych, bigbagów,
- przeładunki towarów w obrocie krajowym,

---

<sup>8</sup> Za: <http://otport.swinoujscie.pl/pl/port-handlowy-swinoujscie.html>

<sup>9</sup> Za: <http://otport.swinoujscie.pl/pl/uslugi-port-handlowy-swinoujscie.html>

- składowanie masowych ładunków sypkich oraz drobnicy, w tym wyrobów stalowych i sztuk ciężkich, na placach i w magazynach,
- usługi konfekcjonowania, mieszania, kruszenia i sortowania ładunków masowych,
- sortowanie, sztautowanie, mocowanie, bandowanie, uzupełnianie ładunków, łączenie sztuk, przesyłki drobnicy, formowanie/rozformowanie kontenerów,
- ważenie i tarowanie samochodów i wagonów na wagach samochodowych, kolejowych oraz na wagach dynamicznych, umiejscowionych w ciągach transportowych,
- wynajem sprzętu i osprzętu przeładunkowego, transportowego na zewnątrz portu,
- wynajem lokomotyw oraz obsługi kolejowej,
- prace manewrowe na torach kolejowych własnym sprzętem,
- wynajem brygad roboczych do różnych zadań związanych z przeładunkiem oraz pracami pochodnymi,
- usługi transportu kolejowego, barkowego, spedycyjne.

OT PORT ŚWINOUJŚCIE pracuje 24 godziny na dobę, 365 dni w roku, a jego roczne możliwości przeładunkowe wynoszą 12 mln ton różnych produktów.

➤ Część promowa:

Terminal Promowy Świnoujście.

Usługi<sup>10</sup>:

- 24-godzinny serwis portowy we wszystkie dni w roku,
- kompleksowa obsługa promów morskich, statków ro-pax i ro-ro,
- przeładunki ro-ro pojazdów drogowych i wagonów kolejowych,
- obsługa pasażerów,
- przeładunki i składowanie towarów oraz naczep drogowych.
- współpraca portową w obsłudze ładunków ponadnormatywnych,
- transport naczep drogowych w obrębie portu Świnoujście,
- najem atrakcyjnych powierzchni reklamowych,
- usługi parkingu strzeżonego.

Dwa główne cele strategiczne rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu<sup>11</sup>:

- Zapewnienie szerokiej, odpowiadającej potrzebom rynkowym, oferty usługowej zarówno w ramach dynamicznie zmieniającej się funkcji transportowej, jak i innych portowych funkcji gospodarczych, w szczególności dystrybucyjno-logistycznej i przemysłowej.
- Lepsza integracja zespołu portowego Szczecin – Świnoujście w morsko-lądowym korytarzu transportowym Północ-Południe dzięki realizacji inwestycji związanych z zapewnieniem nowoczesnej infrastruktury portowej oraz niezbędnych dla rozwoju portów inwestycji w infrastrukturę dostępu do portów od strony morza i lądu.

---

<sup>10</sup> Za: <http://www.sft.pl/>

<sup>11</sup> <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>

Kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu mają m.in.<sup>12</sup>:

- pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m na całej długości,
- pogłębienie toru podejściowego w Świnoujściu od strony Morza Bałtyckiego do głębokości 14,5 m w pierwszym etapie, docelowo do głębokości 16,7 m,
- budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu z nabrzeżami o głębokości technicznej 17 m,
- inwestycje drogowe – lokalne m.in. przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza w Szczecinie, przebudowa i rozbudowa układu drogowego w Świnoujściu – krajowe i międzynarodowe ukończenie budowy i modernizacji drogi DK/S3,
- modernizacja linii kolejowych E59 i C-E59, modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej 401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port,
- modernizacja Odrzańskiego Systemu Wodnego wraz z likwidacją barier utrudniających rozwój żeglugi śródlądowej,
- realizacja projektu połączenia Odry z Dunajem,
- rewitalizacja terenów obu portów wykorzystywanych na cele gospodarcze, jak również działania prorozwojowe podejmowane na pozostałych terenach portowych.

Strategia rozwoju portów morskich do roku 2027 zakłada inwestycje w zespole portowym Szczecin – Świnoujście, na kwotę blisko 900 mln zł.<sup>13</sup>

## 4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej

### a) Aktywność rybacka:

Na podstawie art. 11, w związku z art. 141 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. 2017 poz.1273), Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w drodze zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. określił, że obszarem na stałe wyłączonym z rybołówstwa komercyjnego są obszary portów.

Mając powyższe na uwadze, port morski w Świnoujściu znajduje się poza zasięgiem aktywności rybackiej.

### b) Aktywność wędkarska:

W porcie morskim Świnoujście 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 Świnoujście, które mają innego zarządcę/właściciela, o możliwości wędkowania z brzegu decyduje zarządca/właściciel.

---

<sup>12</sup> <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>

<sup>13</sup> <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>



## 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.).

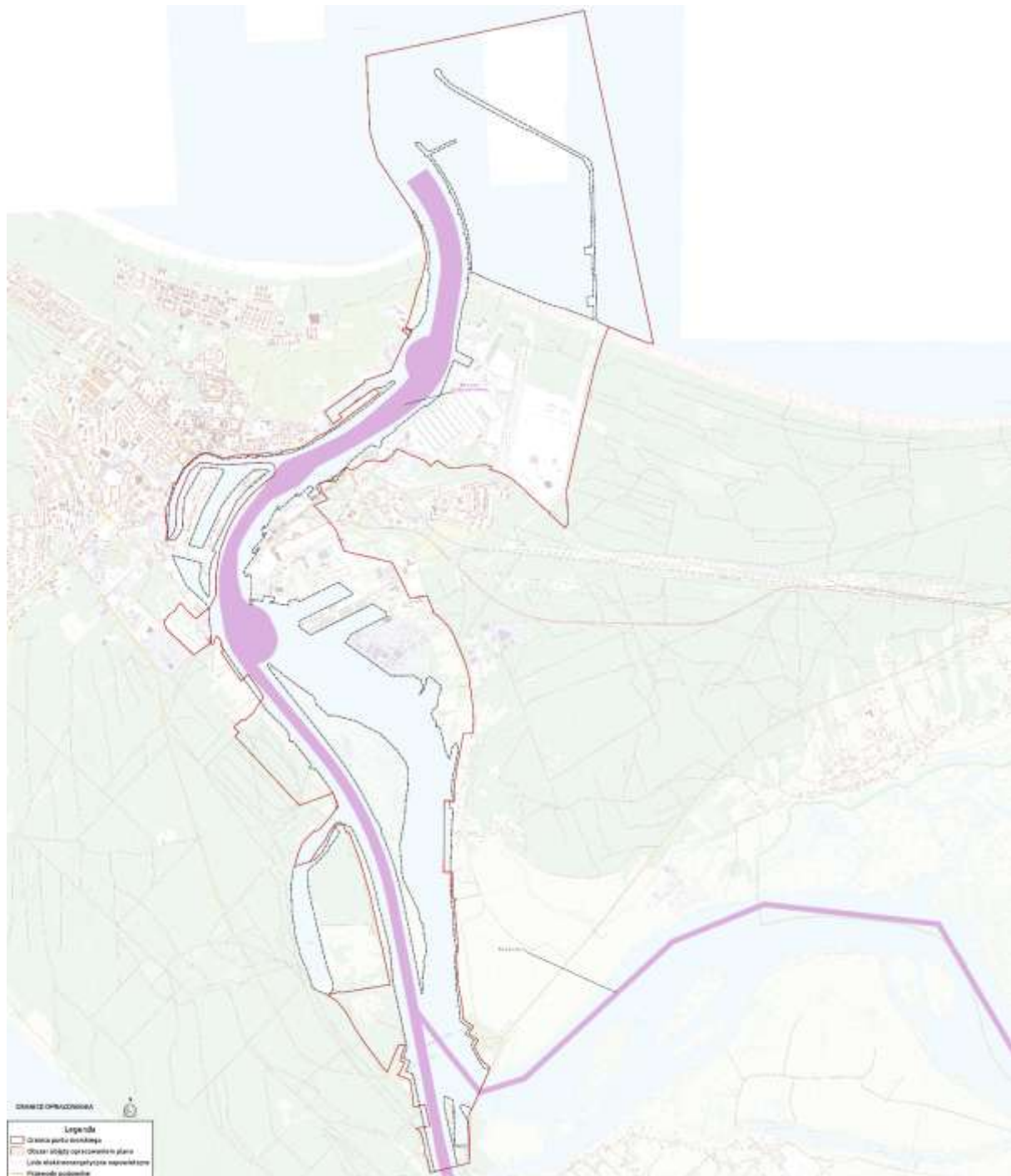
Zgodnie z zapisami ww. dokumentu, żegluga po morzach (z wyjątkiem wód wewnętrznych) ma charakter swobodny. Wyjątkiem od tej zasady istotne odstępstwa. W są rejonach ścieśnionych, czyli takich gdzie schodzą się lub krzyżują zwyczajowe trasy, po których nawigują statki i gdzie natężenie ruchu wymaga ścisłego uregulowania, ruch ten mogą regulować postanowienia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, agencji 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.

Na obszarze opracowania zlokalizowane są następujące szlaki wodne:

- 1) tor wodny Świnoujście – Szczecin o całkowitej 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,  
Długość toru wodnego Świnoujście – Szczecin na obszarze opracowania Studium dla Portu Świnoujście wynosi 9,9 km.
- 2) tor wodny na Starej Świnie.



Ryc. 5. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Świnoujście



Źródło: opracowanie własne

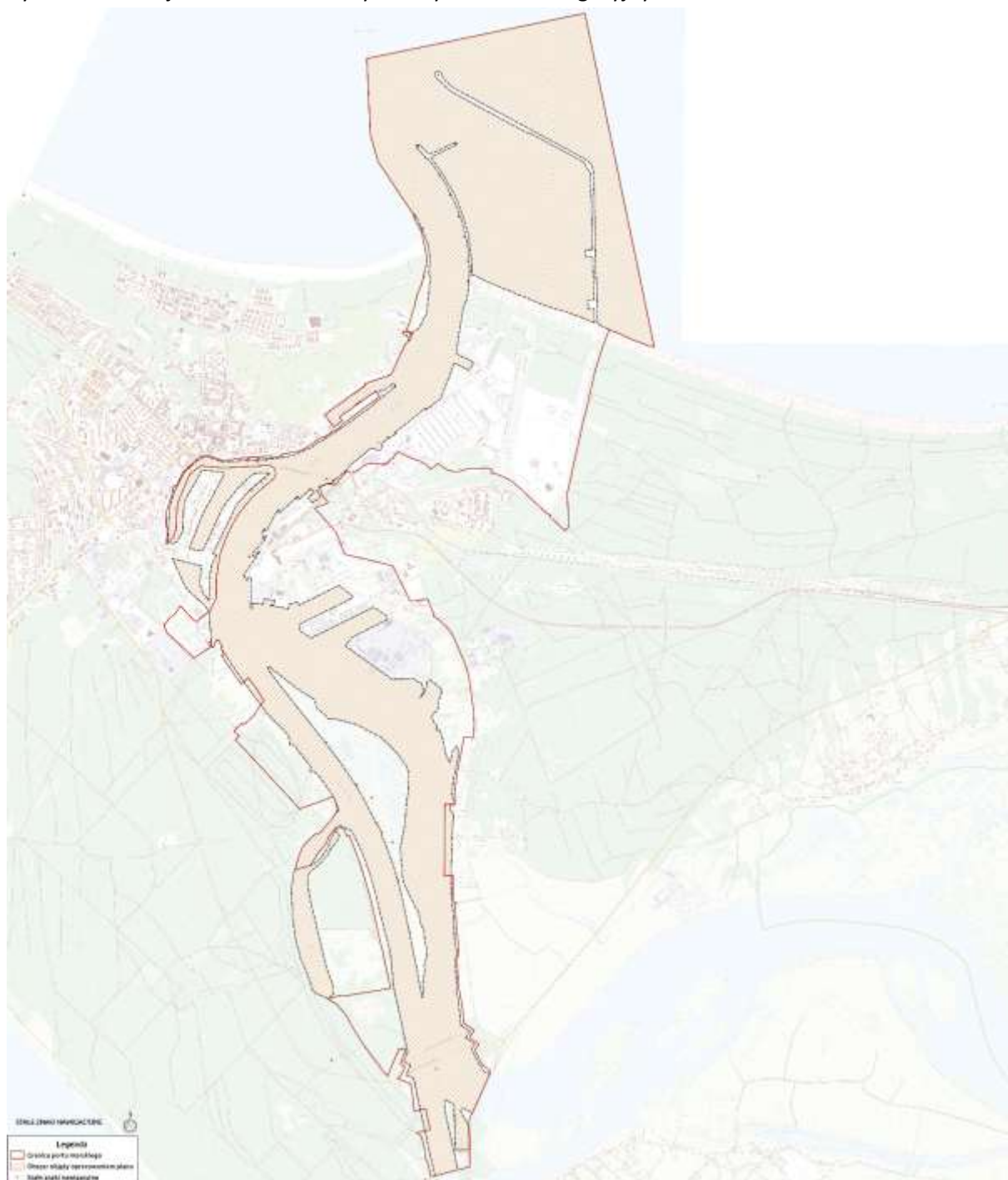
Ruch jednostek pływających na obszarze morskich wód wewnętrznych regulują przepisy odrębne, tzw. przepisy portowe. Określają one zasady bezpieczeństwa ruchu statków, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze morskich portów, leżących w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przepisy portowe stosuje się również na obszarze morskich przystani oraz kotwicowisk 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.).

Tory wodne i inne elementy infrastruktury żeglugowej na obszarze portu morskiego Świnoujście oznakowane są za pomocą oznakowania nawigacyjnego wystawianego i utrzymywanego przez służby Urzędu Morskiego w Szczecinie.



Ryc. 6. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych



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

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. 7. 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

#### **Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu:**

- Należy uwzględnić ograniczenia wynikające z występujących na obszarze opracowania obszarowych form ochrony przyrody.
- Rozwój portów morskich, w tym portu Świnoujście, wymaga dywersyfikacji pełnionych przez nie funkcji – zapewnienie szerokiej, odpowiadającej potrzebom rynkowym, oferty usługowej zarówno w ramach dynamicznie zmieniającej się funkcji transportowej, jak i innych portowych funkcji gospodarczych, w szczególności dystrybucyjno-logistycznej i przemysłowej.
- Należy wzmocnić narzędzia kontroli i przestrzegania przepisów portowych w tym zakresie.
- W planie zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić inwestycje, przewidziane w „Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”, takie jak: budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu z nabrzeżami, inwestycje drogowe, modernizacja

linii kolejowych, modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej 401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port, modernizacja Odrzańskiego Systemu Wodnego wraz z likwidacją barier utrudniających rozwój żeglugi śródlądowej, realizacja projektu połączenia Odry z Dunajem oraz rewitalizacja terenów obu portów wykorzystywanych na cele gospodarcze, jak również działania prorozwojowe podejmowane na pozostałych terenach portowych.

- 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.
- Zakłada się rozwój portów morskich i ich zaplecza oraz dalszy wzrost znaczenia (gospodarczego, turystycznego i infrastrukturalnego) portów w wyniku realizowanych i planowanych inwestycji finansowanych z środków unijnych.
- Należy wziąć pod uwagę wpływ rozwoju turystyki na zmiany intensywności żeglugi, a tym samym inne pełnione przez porty funkcje.

## 6. Składowanie urobku

Na podstawie materiałów otrzymanych z Urzędu Morskiego w Szczecinie stwierdzono, że na obszarze opracowania nie występują miejsca składowania urobku.

## 7. Infrastruktura portowa

Port obejmuje akwen cieśniny Świna od ujścia aż do Basenu Barkowego w Karsiborze (10. kilometr toru wodnego Świnoujście – Szczecin) oraz tereny i akweny przyległe. Wejście do portu zabezpieczają dwa falochrony: centralny – o długości 1400 m i zachodni – o długości około 300 m.

Porównując długość nabrzeży w porcie w poszczególnych latach, widać zdecydowany wzrost<sup>14</sup>:

- W 2006 r. całkowita długość nabrzeży w porcie Świnoujście wynosiła 5634 m, z czego 5414 m nadawało się do eksploatacji. Łączna długość nabrzeży o głębokości powyżej 10,9 m nadających się do eksploatacji wynosiła 1413 m. Całkowita długość nabrzeży przeładunkowych nadających się do eksploatacji wynosiła 4109 m.

- W 2015 r. długość nabrzeży portu wynosiła ogółem 8115 m, w tym: nadające się do eksploatacji 8014 m, o głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji 1781 m, nabrzeża przeładunkowe 6818 m, nabrzeża przeładunkowe nadające się do eksploatacji 6768 m.

---

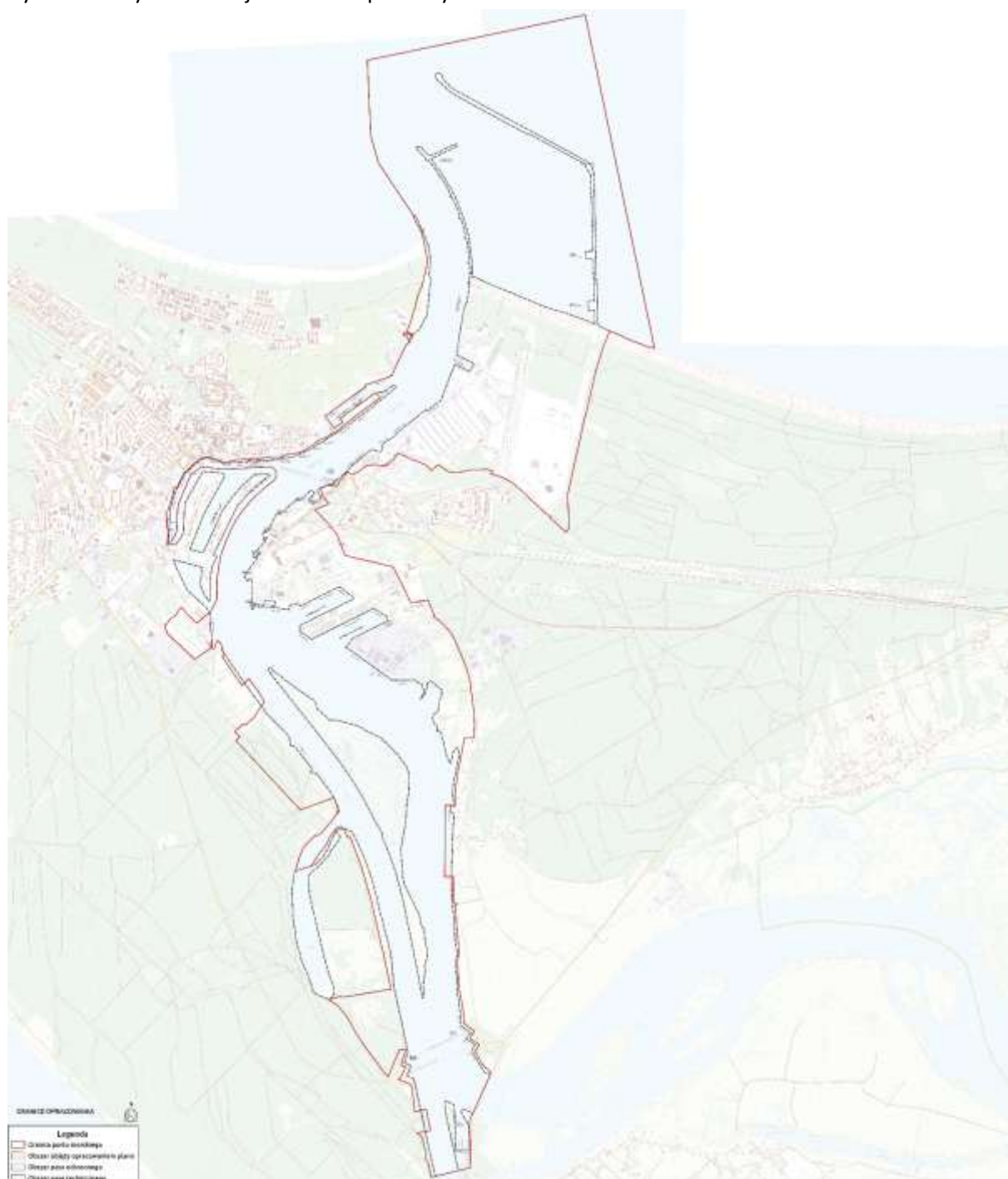
<sup>14</sup> Na podstawie Zgodnie z Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2007 i 2016

Ryc. 8. Nabrzeża w Porcie Morskim w Świnoujściu.

| <b>Nabrzeża Świnoujście</b> | <b>Długość</b> | <b>Maksymalne zanurzenie</b> |
|-----------------------------|----------------|------------------------------|
| Barkowe                     | 156,50         | 4,70                         |
| Chemików                    | 282,50         | 13,2                         |
| CPN-6                       | 180            | 4,30                         |
| Górników                    | 331,50         | 13,50                        |
| Hutników                    | 328,70         | 13,20                        |
| NOK                         | 163,60         | 4,90                         |
| Nr 87                       | 268            | 8,10                         |
| Pilotowe                    | 140            | 4,60                         |
| Portowców                   | 245            | 11,70                        |
| Remontowo-Zaopatrzeniowe    | 332,60         | 5,40                         |
| Rozładunkowe                | 600            | 8                            |
| Stanowisko promowe nr 2     | 163            | 7,50                         |
| Stanowisko promowe nr 3     | 197            | 7                            |
| Stanowisko promowe nr 4     | 206            | 7                            |
| Stanowisko promowe nr 5     | 200            | 7                            |
| Stanowisko promowe nr 6     | 130            | 5,50                         |
| TOP                         | 171,10         | 5,20                         |
| Wypozażeniowe               | 200            | 4,70                         |
| Władysława IV               |                |                              |
| Zaopatrzeniowe              | 500            | 6,30                         |

[http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/nabrze%C5%BCa/nabrzeza\\_swinoujscie/](http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/nabrze%C5%BCa/nabrzeza_swinoujscie/)

Ryc. 9. Nazwy i lokalizacja obiektów portowych.



Źródło: opracowanie własne

W porcie Świnoujście istnieją możliwości załadownia obszaru m.in. przy falochronie centralnym (dawny wschodni) w porcie zewnętrznym, który mógłby stanowić bezpośrednie zaplecze dla nowych nabrzeży portowych. Ponadto, przedmiotem rozważań jest budowa głębokowodnego terminala kontenerowego, na wschód od istniejącego falochronu wschodniego, który po rozszerzeniu granic znajdzie się w granicach portu zewnętrznego w Świnoujściu.

W kontekście gospodarki gruntami podkreślić należy, że kluczowymi zagadnieniami dla kształtowania ładu przestrzennego w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są m.in.:

- ograniczenie możliwości pomijania prawa pierwokupu podmiotów zarządzających (np. sprzedaż części przedsiębiorstwa w formie spółki, łącznie z prawem własności terenów zlokalizowanych w granicach portów; licytacje komornicze);
- wprowadzenie ustawowych zapisów o obligatoryjnym uzgadnianiu, z podmiotami zarządzającymi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, polityki przestrzennej dla obszarów w granicach portów morskich;
- uznanie inwestycji infrastrukturalnych podmiotów zarządzających portami, w granicach portów, za inwestycje celu publicznego i umożliwienie im skorzystania z procedury wyłączenia; (analogicznie, jak dla portów lotniczych);
- umożliwienie podmiotom zarządzającym infrastrukturą portową pozyskania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym, w celu integracji portu z zapleczem.<sup>15</sup>

#### a) OT PORT Świnoujście S.A.

OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. prowadzi podstawową działalność przeładunkową na czterech nabrzeżach, o łącznej długości 1655 m, umożliwiających obsługę statków o maksymalnych parametrach: L = 270 m, B = 42 m, D = 13,20 m, z węglem, rudą żelaza i innymi towarami.

1. Nabrzeże Portowców (maksymalne zanurzenie 12,14 m)
2. Nabrzeże Górników (maksymalne zanurzenie 13,20 m)
3. Nabrzeże Hutników (maksymalne zanurzenie 13,20 m)
4. Nabrzeże Chemików (maksymalne zanurzenie 13,20 m)<sup>16</sup>

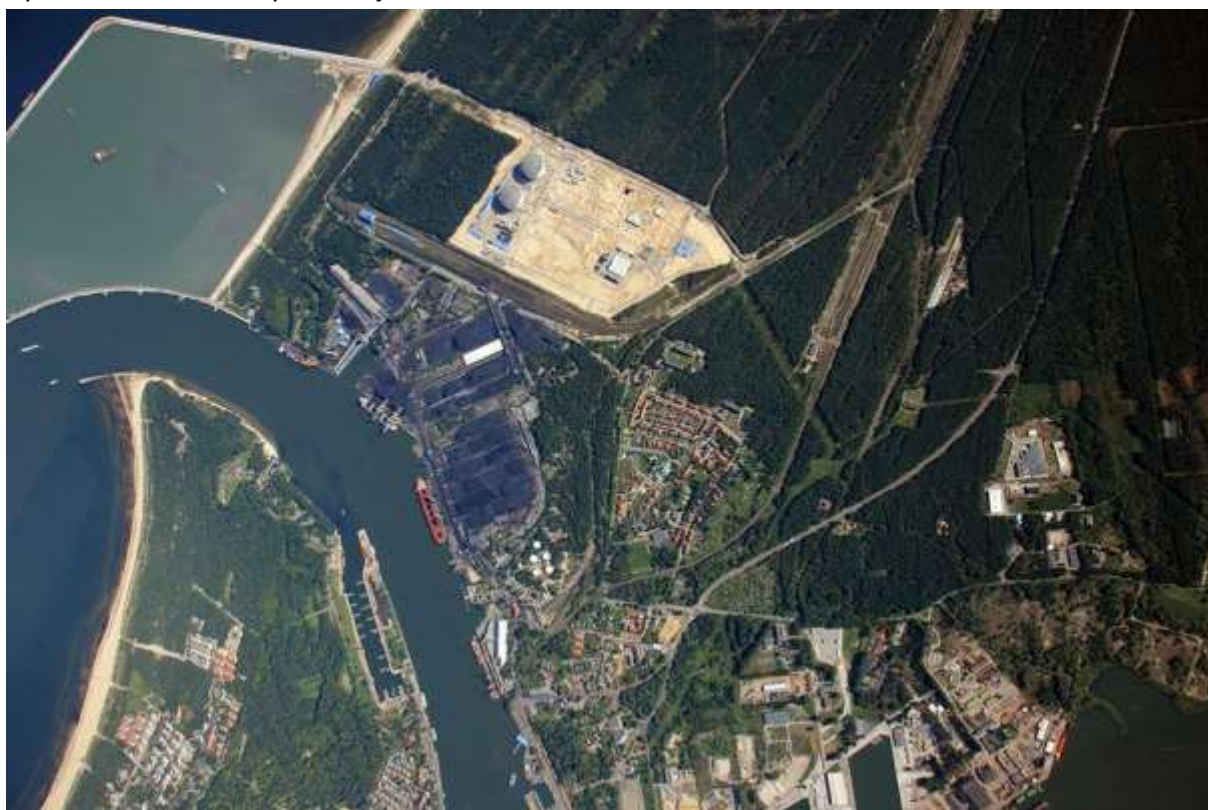
---

<sup>15</sup> Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), str.11

<sup>16</sup> <http://otport.swinoujscie.pl/pl/nabrzeza-port-handlowy-swinoujscie.html>



Ryc. 10. Port Handlowy Świnoujście.



<http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/historia.html>

#### ➤ Terminal masowy – Nabrzeże Górników

Głównym filarem działalności OT Port Świnoujście jest obsługa ładunków suchych masowych. Roczny obrót ładunków sięga 5-6 mln ton, a potencjał przeładunkowy sięga 12 mln ton różnych ładunków za- i wyładowywanych ze statków.

Podstawową grupą ładunkową pozostaje niezmiennie od wielu lat węgiel i koks, ale znaczny udział mają również inne ładunki takie jak ruda żelaza, manganu, koncentraty, kruszywa i minerały, nawozy i inne.

Terminal oferuje usługi przeładunku, składowania (również długoterminowego), sortowania, przygotowania specjalnych mieszanek, kruszenia, konfekcji, ważenia, magazynowania pod dachem itp.

Powierzchnia składowa na placach otwartych pozwala na obsługę do 1 mln ton różnych ładunków jednorazowo. Powierzchnia magazynowa przekracza 16 000 m<sup>2</sup> i w zależności od rodzaju może pomieścić do 100 000 ton ładunku.

Głównym atutem Terminala jest wysoka wydajność, pozwalająca na obsługę statków z prędkością do 25 000 ton/dobę, jednocześnie za- i rozładunki wagonów do 35 000 ton/dobę, możliwość obsługi na 3 różnych, niezależnych nabrzeżach oraz wielu punktach ładunkowych.

OTPS posiada własny Wydział Kolejowy obsługujący wszelkie prace manewrowe na terenie bocznicy oraz bogaty park maszyn i urządzeń obsługujących wszelkie ładunki masowe.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> <http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/terminal-masowy.html>

Ryc. 11. Nabrzeże Górników – Terminal masowy



<http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/terminal-masowy.html>

➤ Terminal Bunge Trade Polska – Nabrzeże Portowców

Bunge Trade Polska Sp. z o.o. jest częścią Grupy Bunge, jednego z największych na świecie przetwórców zbóż i roślin oleistych. Spółka dysponuje oddanym do eksploatacji w 2011 roku Terminalem magazynowo-przeładunkowym dla produktów rolnych, usytuowanym przy Nabrzeżu Portowców w Świnoujściu. Dysponujący pojemnością magazynową przekraczającą 50 tys. ton oraz roczną zdolnością przeładunkową na poziomie ok. 700 tys. ton Terminal Bunge Trade Polska w Świnoujściu jest jedynym na terenie Zalewu Szczecińskiego terminalem, umożliwiającym obsługę statków pełnomorskich, w tym statków klasy Supramax oraz Panamax. Jednostka specjalizuje się w przeładunkach zbóż oraz śrut nasion oleistych.

Dzięki zastosowaniu najnowszych rozwiązań technicznych raty przeładunkowe wynoszą:

rozładunek : do 10 tys. ton na dobę

załadunek : do 500 ton na godzinę <sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Na podstawie: <http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/terminal-bunge-trade-polska.html>



Ryc. 12. Nabrzeże Portowców – Terminal Bunge Trade Polska.



<http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/historia.html>

➤ Terminal Deza – Nabrzeże Chemików

DEZA Polska Sp. z o.o. jest firmą oferującą usługi przeładunku i magazynowania płynnego paku, powołaną do życia w 1997 roku. W 1999 r. firma DEZA Polska Sp. z o.o. otrzymała pełne prawo eksploatacji Terminala. W latach 1999 – 2003 Terminal w Świnoujściu mógł jednorazowo pomieścić i przeładować 3500 m<sup>3</sup> płynnego paku.

W 2002 roku podjęto decyzję o rozbudowie Terminala. Jego możliwości przeładunkowo-magazynowe zostały powiększone o kolejne dwa zbiorniki po 1750 m<sup>3</sup> każdy do obecnego 7000 m<sup>3</sup> (tj. ok. 8000 ton towaru).<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Na podstawie: <http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/terminal-deza-polska.html>

Ryc. 13. Nabrzeże Chemików – Terminal Deza.



<http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/historia.html>

➤ Terminal drobnicowy – Nabrzeże Górników

Ładunki drobnicowe zawsze były ważnym składnikiem ogólnej masy obsługiwanej w OT Port Świnoujście. Jako pierwszy port w Polsce zainstalował przy Nabrzeżu Górników dwa dźwigi samojezdne o DOR 140 ton każdy. Do obsługi konwencjonalnych ładunków drobnicowych pozostaje do dyspozycji szereg maszyn i urządzeń pracujących w ładowniach statku jak i na placach.

Oprócz przeładunków, Terminal oferuje możliwość składowania towaru zarówno na placach jak i pod dachem, oraz pełen zakres usług dodatkowych takich jak konfekcja, sortowanie, znakowanie, ważenie, obracanie, montaż, scalanie, formowanie itp. Głównym ładunkiem drobnicowym pozostają wyroby hutnicze – slaby, kęsy, blacha w rolach i arkuszach, rury, pręty żebrowane w wiązkach i rolach, pręty gładkie, profile, szyny oraz inne tj. elementy wież wiatrowych, konstrukcje stalowe, pojazdy itp. Roczny potencjał Terminala sięga 1,5 mln ton różnych ładunków, a maksymalne raty przeładunkowe sięgają 10 000 ton/dobę.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Na podstawie: <http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/terminal-drobnicowy.html>

Ryc. 14. Nabrzeże Górników – Terminal drobnicowy



<http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/historia.html>

➤ Terminal kontenerowy – Nabrzeże Hutników

W połowie 2013 roku OT Port Świnoujście rozpoczął pierwsze przeładunki kontenerów na Nabrzeżach Hutników – Górników. Atutem jest łatwe podejście z redy do nabrzeży. Terminal wyposażony jest w dwie obrotnice w kanale portowym, umożliwiające ustawienie statku „do wyjścia” bez asysty holowników. Dwa nabrzeża Hutników – Górników mają długość odpowiednio 328,7 m i 331,5 m. Terminal obsługują dwa dźwigi. Dysponuje on świetlnym i monitorowanym placem składowym, do którego dochodzą dwie linie kolejowe. Wprowadzanie pociągów kontenerowych i prace manewrowe platform zabezpiecza 5 własnych lokomotyw.



44 | Strona



Ryc. 16. Terminal kontenerowy



<http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/terminal-kontenerowy.html>

### b) Terminal Promowy Świnoujście

Terminal promowy w Świnoujściu położony jest na prawym brzegu cieśniny Świny, na 3,40 – 4,40 km toru wodnego Świnoujście – Szczecin, licząc od wejścia z Zatoki Pomorskiej. Terminal Promowy w Świnoujściu znajduje się w południowej części portu Świnoujście.

Infrastruktura terminala promowego portu Świnoujście (TPŚ) pełni wiodącą rolę w obsłudze morskich połączeń promowych z Polski do Skandynawii, biorąc pod uwagę zarówno ilość zawinięć promów oraz wielkość obsługiwanego potoku ładunkowego i ruchu pasażerskiego. Z TPŚ – terminala promowego portu Świnoujście – odprawiane są obecnie promy do Ystad, Trelleborga, a w sezonie letnim do leżącego na wyspie Bornholm duńskiego miasta Ronne. Obsługa promów realizowana jest w cyklu 24 godzinnym we wszystkie dni roku. Średni postój jednostki promowej przy nabrzeżu terminalu promowego wynosi około 4 godzin. Posiadany potencjał umożliwia przyjęcie w skali tygodnia, co najmniej 100 promów, co w efekcie rocznym daje około 5000 zawinięć.

Zakres działania TPŚ w sferze obsługi portowej obejmuje:

1. Bezpośrednią obsługę portową promów i statków zawijających do terminala:

- usługi cumownicze,
- za i wyokrętowanie pasażerów pieszych,
- przeładunki samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych,
- przeładunki wagonów,

- przeładunek i magazynowanie ładunków konosamentowych,
- przeładunek i magazynowanie naczep drogowych.

2. Obsługę pasażerów i ładunków przemieszczających się przez obszar TPS:

- utrzymanie czystości i porządku na drogach, placach, nabrzeżach,
- podawanie informacji użytkowej związanej z poruszaniem się wewnątrz portu,
- obsługę placów postojowych,
- organizację ruchu pojazdów na placach i drogach dojazdowych,
- organizację ruchu pasażerów w dworcu pasażerskim i galeriach.<sup>21</sup>

Ryc. 17. Lokalizacja Terminala Promowego Świnoujście



Źródło: fragment mapy portu Świnoujście, UMS

<sup>21</sup> Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. "Przystosowanie infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego", str.7-8.



Ryc. 18. Widok na Terminal Promowy Świnoujście z lotu ptaka



<http://www.sft.pl/aktualnosci/-winoujski-port-powiekszy-swoje-tereny-b-da-nowe-inwestycje>

Planowane inwestycje w obrębie terminala promowego:

- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. powiększył o blisko 10 ha swoje tereny w świnoujskim porcie. Działkę kupiono od PKN Orlen. Nowo nabytą powierzchnię ZMPSiŚ S.A. planuje przeznaczyć na rozbudowę zaplecza terminalu promowego, w tym pod budowę parkingów. Ma to poprawić dojazd do terminalu oraz odciążyć okoliczne ulice, zwłaszcza w sytuacji spiętrzania się ruchu ciężarówek zmierzających na promy.<sup>22</sup> Teren ten jest poza obszarem opracowania, ale w obszarze portu.
- W ramach realizacji projektu tworzenia autostrady morskiej na trasie Świnoujście-Trelleborg w świnoujskim terminalu powstanie infrastruktura do obsługi dużych promów o długości do 265 metrów. Przedsięwzięcie zakłada połączenie i przebudowę stanowisk promowych nr 5 i 6; powstanie nowe nabrzeże o długości 293 metrów i głębokości 13 metrów. Wybudowane zostaną także trzy nowe place postojowe połączone estakadą, stanowiącą nowy drugi wjazd na teren terminala. Poza tym w planach jest także modernizacja istniejących torów kolejowych i przebudowa istniejących, nowa rampa, przebudowa galerii pasażerskiej i zakup nowego sprzętu przeładunkowego. Zakończenie prac planuje się na 2022 r.<sup>23</sup>

### c) Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu

**Terminal LNG** popularnie określany jest jako **gazoport**. Jest to polski terminal przeładunkowy i regazyfikacyjny skroplonego gazu ziemnego (LNG). Został otwarty w 2015.

Polskie LNG S.A. wyznaczony decyzją Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki operatorem systemu skraplania gazu ziemnego (Terminalu LNG w Świnoujściu), świadczy następujące usługi:

<sup>22</sup> <http://www.sft.pl/aktualnosci/-winoujski-port-powiekszy-swoje-tereny-b-da-nowe-inwestycje>

<sup>23</sup> <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/-autostrada-morska-swinoujscie-trelleborg.html>

- usługi regazyfikacji,
- usługi dodatkowe

Terminal LNG w Świnoujściu jest instalacją zaprojektowaną do:

- rozładunku LNG z tankowców o pojemności od 120.000 m<sup>3</sup>LNG do 217.000 m<sup>3</sup>LNG,
- procesowego składowania w zbiornikach LNG o łącznej pojemności 320 000 m<sup>3</sup>LNG,
- regazyfikacji LNG – w wyniku, której można osiągnąć maksymalna moc 5 mld m<sup>3</sup> gazu ziemnego na rok (w stanie naturalnym),
- przeładunku LNG na autocysterny w ramach dwóch dedykowanych stanowisk.<sup>24</sup>

Ryc. 19. Makieta Terminala LNG



Źródło: <http://www.polskieng.pl/ing/terminal-ing-w-polsce/>

<sup>24</sup> <http://www.polskieng.pl/strefa-klienta/uslugi/>



Ryc. 20. Zbiorniki gazu – terminal LNG



[https://pl.wikipedia.org/wiki/Terminal\\_LNG\\_im.\\_Prezydenta\\_Lecha\\_Kaczy%C5%84skiego\\_w\\_%C5%9Awinouj%C5%9Bciu](https://pl.wikipedia.org/wiki/Terminal_LNG_im._Prezydenta_Lecha_Kaczy%C5%84skiego_w_%C5%9Awinouj%C5%9Bciu)

Dnia 9 listopada 2017 r. w Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie przedstawiciele spółki Polskie LNG (Grupa Kapitałowa GAZ-SYSTEM) podpisali dwa ważne dla rozwoju Terminalu LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego dokumenty:

- list intencyjny z Morskim Oddziałem Straży Granicznej w zakresie lokalizacji stanowisk dla jednostek pływających,
- porozumienie z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (ZMPSiŚ) odnośnie rozbudowy Terminala o kolejne nabrzeże.

Zakończenie rozbudowy Terminala o drugie nabrzeże planowane jest w 2021 roku. Inwestycja polega na budowie nabrzeża typu dalbowego o długości głównej linii cumowniczej ok 100 m oraz całkowitym rozstawie wysp dalbowych ok 220 m. Nabrzeże wyposażone będzie w systemy umożliwiające bezpieczny postój oraz załadunek jednostek. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem. Planowany termin realizacji: 2018-2020.<sup>25</sup>

#### **d) Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu**

Stocznia remontowa w Warszawie – przemysłowej dzielnicy Świnoujścia na wyspie Wolin. Brak szczegółowych danych dotyczących tego terenu.

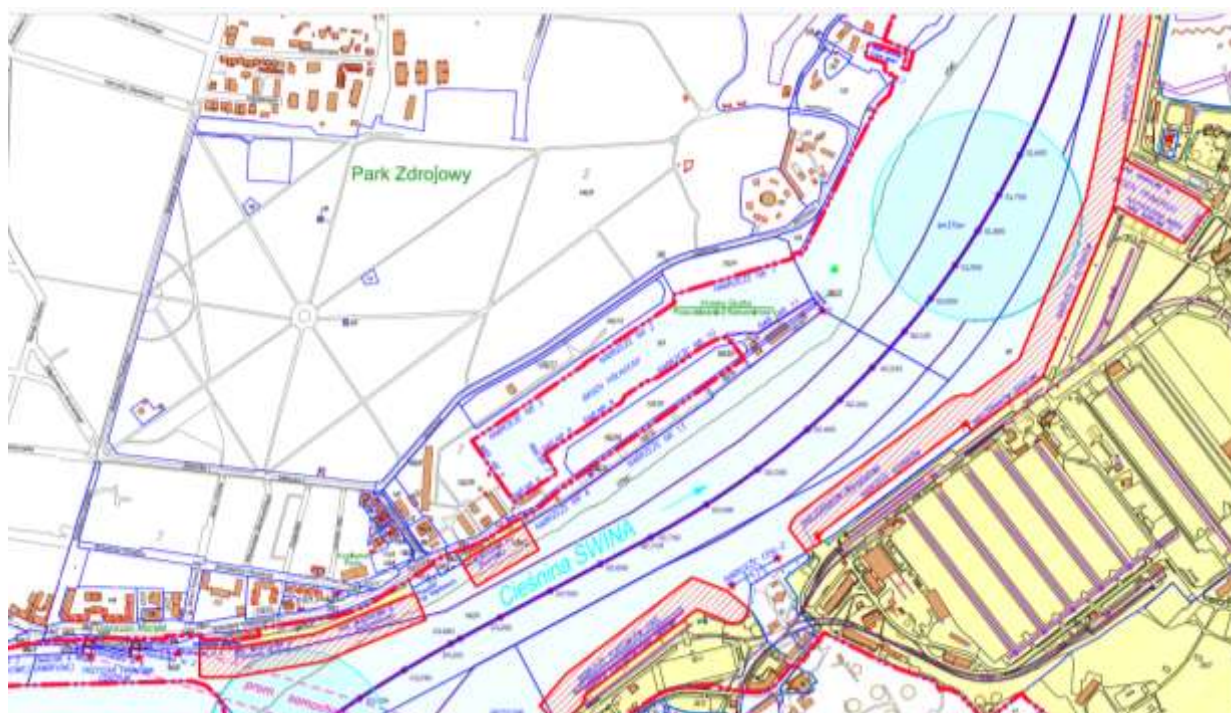
#### **e) Port jachtowy – Basen Północny**

---

<sup>25</sup> <http://www.port.szczecin.pl/pl/aktualnosci/terminal-lng-bdzie-rozbudowany/>

Marina administrowana jest przez Ośrodek Sportu i Rekreacji „Wyspiarz”. Pojemność mariny wynosi ok. 300 miejsc dla jachtów, o zanurzeniu do 4,5 m oraz długości 10–12 m, istnieje także możliwość przyjmowania jednostek o zanurzeniu do 6 m na nabrzeżu zewnętrznym. Przystań funkcjonuje przez cały rok wraz z możliwością zimowania jachtów. Posiada pełne zaplecze sanitarne (tj. woda pitna, pralnia, suszarnia, możliwość z korzystania z energii elektrycznej). Na terenie przystani jachtowej funkcjonuje obiekt socjalno-sanitarny, tawerna oraz stacja benzynowa.<sup>26</sup>

Ryc. 21. Lokalizacja Portu Jachtowego



Źródło: Fragment mapy portu Świnoujście, UMS

### e) Świnoujski Wolny Obszar Celny

Świnoujski Wolny Obszar Celny zajmuje teren o powierzchni 47 ha i specjalizuje się przede wszystkim w obsłudze ładunków chłodniczych m.in. w nowoczesnej chłodni o pojemności 67 tys. m<sup>3</sup>. Na jego obszarze znajdują się ponadto dwie inne chłodnie o łącznej pojemności 8,67 tysięcy m<sup>3</sup> i magazyny o powierzchni 15 tys. m<sup>2</sup>, wykorzystywane m. in. do składowania produktów przemysłu drzewnego. Podmiotem zarządzającym Wolnym Obszarem Celnym w Świnoujściu jest spółka Euro Terminal Sp. z o.o.

<sup>26</sup> <http://www.osir.swinoujscie.pl/obiekty-sportowe/port-jachtowy/opis>

Ryc. 22. Świnoujski Wolny Obszar Celny

## Świnoujski Wolny Obszar Celny



<http://www.port.szczecin.pl/pl/oferta/us%C5%82ugi-portowe/wolne-obszary-celne/>

### f) Euro Terminal

Euro Terminal to wielozadaniowy terminal z dedykowaną infrastrukturą do przeładunku i składowania szerokiej gamy ładunków. Obejmuje on dwa główne baseny portowe dla obsługi statków. Oprócz ładunków chłodniczych, które są ich specjalizacją, rozwija się także jako centrum obsługi produktów przemysłu drzewnego, drobnicy konwencjonalnej i ładunków ponadgabarytowych.

Infrastruktura:

- Terminal posiada dwa baseny portowe z sześcioma nabrzeżami
- 3 chłodnie składowe
- 27.000 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej krytej
- 300.000 m<sup>2</sup> otwartych utwardzonych placów składowych
- prawie 9.000 m bocznic kolejowej.<sup>27</sup>

Ryc. 23. Lokalizacja Euro Terminala

<sup>27</sup> <http://www.euro-terminal.pl/index.php?l=o&s=105&q=infrastruktura>



<http://www.euro-terminal.pl/index.php?l=0&s=104&q=plan-terminalu>

Powierzchnia całkowita terenu Euro Terminalu wynosi 53 ha, w tym 46 ha w granicach Wolnego Obszaru Celnego.

Terminal posiada dwa baseny portowe z sześcioma nabrzeżami:

- Basen Atlantycki: łącznie 1.100 metrów nabrzeża (Rozładunkowe, TOP, Remontowe)  
Zanurzenie konstrukcyjne: 9,5 m  
Zanurzenie dopuszczalne: 8,5 m
- Basen Bałtycki: łącznie 1.050 metrów nabrzeża (Wyposażeniowe, NOK, Zaopatrzeniowe)  
Zanurzenie konstrukcyjne: 7,5 m  
Zanurzenie dopuszczalne: 6,3 m<sup>28</sup>

<sup>28</sup> <http://www.euro-terminal.pl/index.php?l=0&s=105&q=infrastruktura>



Ryc. 24. Widok z lotu ptaka na Euro Terminal



<http://www.euro-terminal.pl/index.php?l=0&s=103&q=strategiczna-lokalizacja>

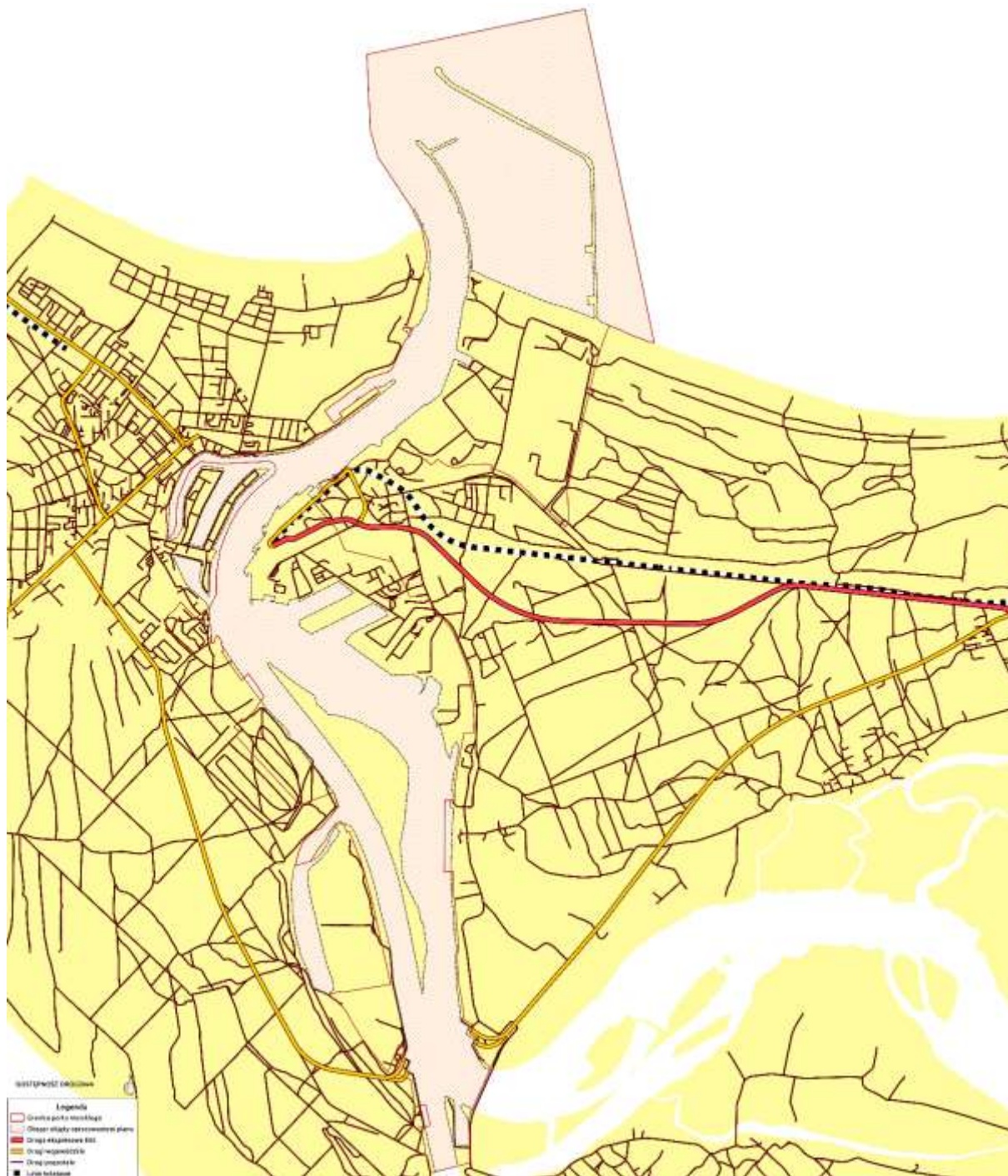
#### g) Dostępność drogowa i kolejowa

Port w Świnoujściu ma słabe parametry drogi dojazdowej do terminali portowych, gdzie szczególnie często w okresie letnim tworzą się zatory.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), str. 24

Ryc. 25. Dostępność drogowa obszaru portowego



Źródło: opracowanie własne

**e) Scenariusz rozwoju portu w Świnoujściu zgodnie z Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)**

Program rozwoju opracowany został przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.



W bliższej perspektywie, tj. do 2020 r. ważną inwestycją w Świnoujściu będzie przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. Główną przesłanką realizacji tej inwestycji jest przygotowanie terminalu do obsługi znacznie większych, niż miało to miejsce dotychczas, przewozów naczep. Przedłużenie stanowiska nr 5 o stanowisko nr 6 i utworzenie jednej linii cumowniczej pozwoli na obsługę promów o długości 265 m. Powstanie nowe nabrzeże o długości 293 m i głębokości 13,0 m.

Ponadto, projekt obejmuje wybudowanie trzech placów postojowych, które zostaną połączone estakadą, będącą nowym wjazdem na teren terminala, wybudowanie nowych i przebudowanie istniejących torów kolejowych, wybudowanie nowej rampy, przebudowanie galerii pasażerskiej oraz zakup nowego sprzętu przeładunkowego, tj. dwóch wózków typu reach stacker i czterech ciągników siodłowych. Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi składnik projektu autostrady morskiej Świnoujście-Trelleborg pn. Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services „Sustainable Świnoujście-Trelleborg MoS based on upgrading port infrastructure, developing intermodal transport and integrating hinterland corridors” (nazwa inwestycji po stronie polskiej: „Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego”), który otrzymał wsparcie z Instrumentu "Łącząc Europę" (CEF) – w ramach priorytetu „autostrady morskie”. W efekcie nastąpi przygotowanie świnoujskiego terminala promowego do świadczenia nowego rodzaju usług przeładunkowych przy udziale transportu kolejowego, na poziomie 30 tys. jednostek intermodalnych w 2020 r.

Drugą, ważną dla dalszego rozwoju portu Świnoujście, inwestycją stanowi budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG i obsługi bunkierek w porcie zewnętrznym. Impuls do realizacji tego terminalu związany jest z dużym zainteresowaniem potencjalnych klientów usługami związanymi z odsprzedażą i przeładunkiem LNG na mniejsze jednostki.

Powstanie również koncepcja budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu. Aktualne badania przeprowadzone na zapleczu portów morskich Szczecin i Świnoujście wskazują na zasadność powstania takiego terminalu. Inwestycji tej sprzyja również sytuacja na rynku morskich przewozów kontenerowych. Czołowi armatorzy zgrupowani są w rywalizujących ze sobą aliansach żeglugowych. Od roku 2010, na Bałtyk (m.in. do gdańskiego terminalu DCT) wchodzi największe jednostki pływające niektórych z nich (kolejni armatorzy również to rozważają).

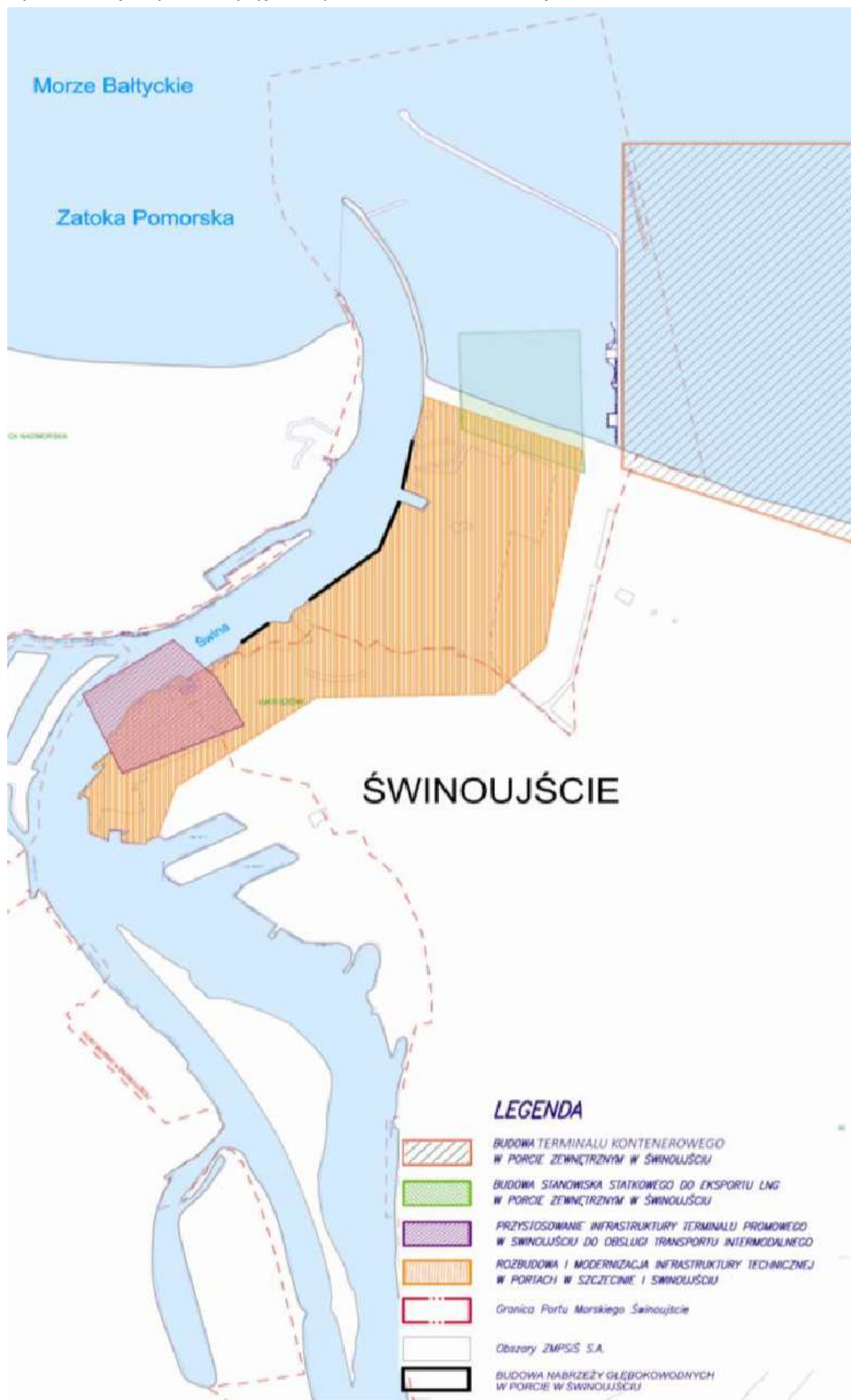
Ewentualna budowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu miałaby miejsce po roku 2020. Spośród różnych wariantów lokalizacji terminalu optymalna wydaje się lokalizacja na wschód od obecnego falochronu wschodniego. Realizacja tej inwestycji wymaga zapewnienia podejściowego toru wodnego do Świnoujścia o głębokości 17,5 m oraz budowy falochronu dla terminalu. W tym miejscu należy uwidocznić zagrożenie dla swobodnego dostępu do portu morskiego w Świnoujściu, w planach którego jest obsługa jednostek pływających o zanurzeniu ok. 15,0 m, jakie niesie za sobą realizacja inwestycji energetycznej w postaci rurociągu Nord Stream II. W sytuacji położenia rurociągu na dnie Morza Bałtyckiego (tj. niezagłębienia go), w miejscu, w którym przechodzi tor wodny do Świnoujścia, przyjmowanie dużych kontenerowców wykorzystywanych m.in. w regularnej żegludze oceanicznej zostanie znacznie utrudnione w świnoujskim porcie – co pozbawi sensu budowę w nim tzw. hubu kontenerowego, i poważnie skomplikuje jego dalszy rozwój.

Podobne, kluczowe wyzwanie stanowi lokalizacja rurociągu Nord Stream I, który w obecnym położeniu istotnie ogranicza dopuszczalne zanurzenie jednostek pływających, jakie poruszają się po torze wodnym do Świnoujścia. Niewątpliwie, rurociąg ten należy traktować jako tzw. „wąskie gardło” w dostępie do portu morskiego w Świnoujściu.

W perspektywie planowanego terminala kontenerowego, rozbudowy terminala LNG, zwiększonych przeładunków na terminalu promowym, zwiększenia obsługi towarowej ogółem przez świnoujski port, a także budowy tunelu pod Świną – którym towarzyszyć będzie wzrost natężenia ruchu drogowego, koniecznością będzie stworzenie miejsc postojowych w Świnoujściu dla taboru samochodowego, pełniących pewnego rodzaju komunikacyjne bufory.

Rozważając możliwości rozwojowe na Terminalu Promowym w Świnoujściu należy podkreślić także konieczność dalszej jego rozbudowy w części lądowej, tj. odpowiednie zabezpieczenie terenów pod przyszłą logistykę terminalu poprzez pozyskanie nowych terenów. Kwestią równie ważną jest planowanie lokalizacji dla nowej infrastruktury nabrzeżowej terminala.

Ryc. 26. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Świnoujście.



Źródło: Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

## 8. Port w liczbach

Ryc. 27. Długość nabrzeży w portach morskich w 2015 r.

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

| PORTY<br>PORTS  | Ogółem<br><i>Grand total</i> | W tym<br>nadające się<br>do eksploatacji<br><i>Of which<br/>suitable for use</i> | Z liczby ogółem<br><i>Of grand total</i>                                                                                                  |                                                       |                                                                                  |
|-----------------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                 |                              |                                                                                  | nabrzeża<br>głębokości<br>powyżej 10,9 m<br>nadające się<br>do eksploatacji<br><i>quays of depth<br/>over 10.9 m<br/>suitable for use</i> | nabrzeża przeładunkowe<br><i>trans shipping quays</i> |                                                                                  |
|                 |                              |                                                                                  |                                                                                                                                           | razem<br><i>total</i>                                 | w tym<br>nadające się<br>do eksploatacji<br><i>of which<br/>suitable for use</i> |
|                 |                              |                                                                                  |                                                                                                                                           |                                                       |                                                                                  |
| OGÓŁEM<br>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

Ryc. 28. Przeładunki

| Obroty w granicach administracyjnych portów w Szczecinie i w Świnoujściu według grup towarowych za grudzień i 12 miesięcy 2016 r. |                                  |                                                                                                    |          |          |          |       |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|-------|-------|
| tys. ton                                                                                                                          |                                  |                                                                                                    |          |          |          |       |       |
| Lp.                                                                                                                               | Grupa towarowa                   | Obroty łącznie z wagą środków transportu, na których przemieszczana jest drobnica w ruchu promowym |          |          |          |       |       |
|                                                                                                                                   |                                  | 2015                                                                                               |          | 2016     |          | % %   |       |
|                                                                                                                                   |                                  | grudzień                                                                                           | 12 m-cy  | grudzień | 12 m-cy  | 5 : 3 | 6 : 4 |
| 1                                                                                                                                 | 2                                | 3                                                                                                  | 4        | 5        | 6        | 7     | 8     |
| 1                                                                                                                                 | Węgiel                           | 212,5                                                                                              | 3 119,8  | 220,7    | 2 930,9  | 103,9 | 93,9  |
| 2                                                                                                                                 | Ruda                             | 149,8                                                                                              | 1 851,9  | 132,1    | 1 557,1  | 88,2  | 84,1  |
| 3                                                                                                                                 | Inne masowe                      | 318,1                                                                                              | 3 451,0  | 277,9    | 2 919,5  | 87,4  | 84,6  |
| 4                                                                                                                                 | Zboże                            | 147,1                                                                                              | 1 743,9  | 198,0    | 2 046,8  | 134,6 | 117,4 |
| 5                                                                                                                                 | Drewno                           | 0,8                                                                                                | 14,3     | 0,7      | 7,2      | 87,5  | 50,3  |
| 6                                                                                                                                 | Drobnica                         | 869,6                                                                                              | 11 254,6 | 959,6    | 12 349,3 | 110,3 | 109,7 |
|                                                                                                                                   | w tym:                           |                                                                                                    |          |          |          |       |       |
|                                                                                                                                   | drobnica promowa                 | 630,8                                                                                              | 8 076,6  | 669,7    | 8 709,1  | 106,2 | 107,8 |
| 7                                                                                                                                 | Ropa i przetwory                 | 193,1                                                                                              | 1 738,9  | 239,3    | 2 302,2  | 123,9 | 132,4 |
| <b>Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu</b>                                                                        |                                  | 1 891,0                                                                                            | 23 174,4 | 2 028,3  | 24 113,0 | 107,3 | 104,1 |
| 8                                                                                                                                 | Przeładunki kontenerów TEU (20') | 7 172,0                                                                                            | 87 784,0 | 8 340,0  | 90 869,0 | 116,3 | 103,5 |

<http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/statystyki/przeladunki-w-roku-2016/przeladunkigrudzien2016/>

Ryc. 29. Zawinięcia

| Zawinięcia statków do portów w Szczecinie i Świnoujściu w latach 2008-2014 (w szt.) |               |                   |                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------|-----------------------------------|
| Rok                                                                                 | Port Szczecin | Port Świnoujście* | Razem port Szczecin i Świnoujście |
| 2008                                                                                | 2718          | 4529              | 7247                              |
| 2009                                                                                | 2437          | 4642              | 7079                              |
| 2010                                                                                | 2762          | 4388              | 7150                              |
| 2011                                                                                | 2653          | 4589              | 7242                              |
| 2012                                                                                | 2574          | 4824              | 7398                              |
| 2013                                                                                | 3670          | 5344              | 9014                              |
| 2014                                                                                | 2478          | 4983              | 7461                              |

\* Port Świnoujście obejmuje statki białej floty

<http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/statystyki/zawini%C4%99cia/zawini%C4%99cia-statkw-do-portw-szczecin-i-winoujcie-w-latach-2008-2012-w-szt/>



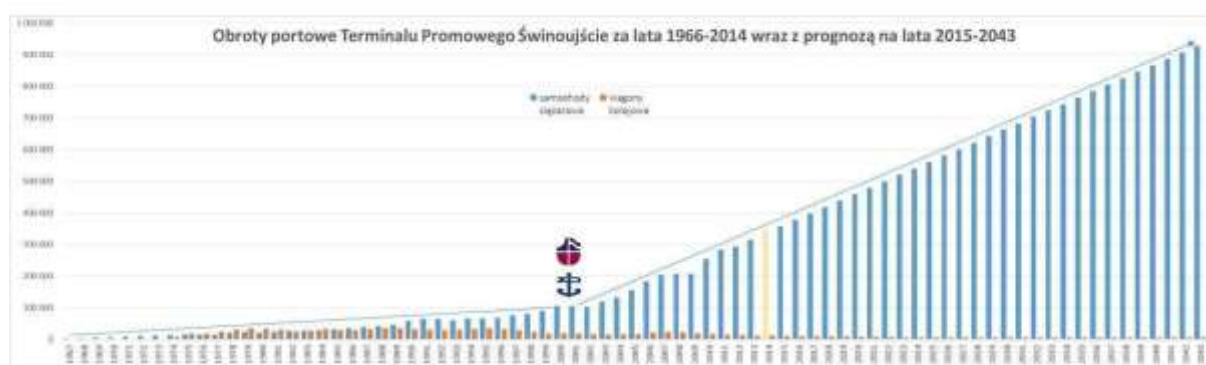
Ryc. 30. Obroty portowe – Terminal Promowy Świnoujście

## Obroty portowe



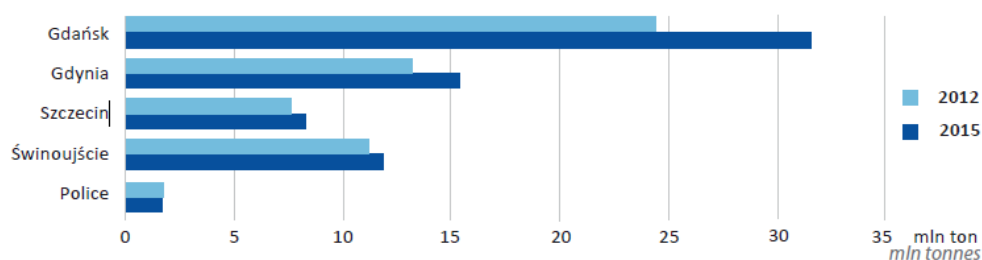
<http://www.sft.pl/>

Duży potencjał wzrostu wynika z prognozy.



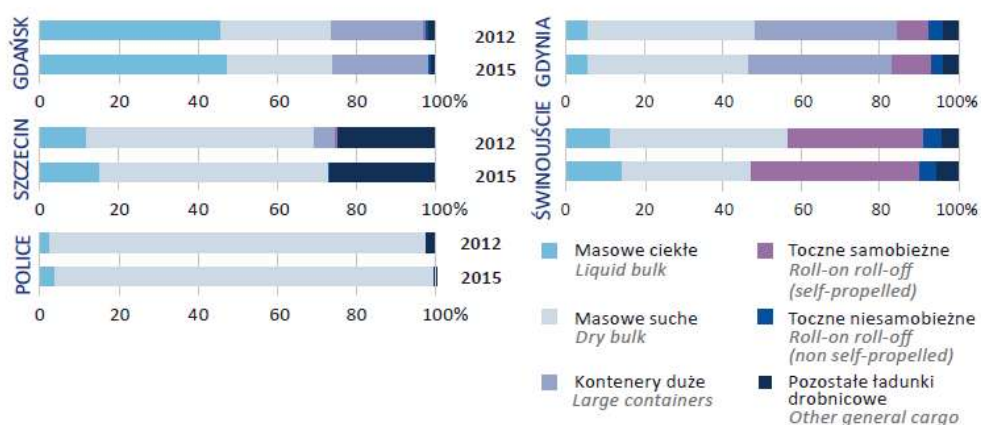
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | </ |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|

<http://www.sft.pl/o-nas/obroty-portowe>



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

## STRUKTURA OBROTÓW ŁADUNKOWYCH W GŁÓWNYCH PORTACH MORSKICH STRUCTURE OF CARGO TRAFFIC IN MAJOR SEAPORTS



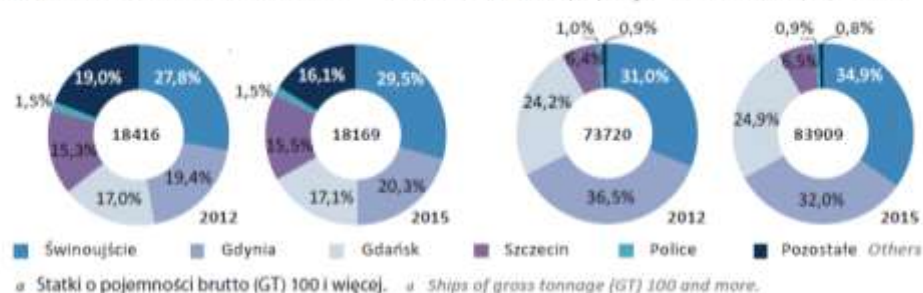
Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

## STATKI WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH<sup>a</sup>

SHIP ARRIVALS AT SEAPORTS<sup>a</sup>

LICZBA STATKÓW NUMBER OF VESSELS

POJEMNOŚĆ NETTO (NT) w tys. NET TONNAGE (NT) in thous.



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

## MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERÓW W PORTACH MORSKICH INTERNATIONAL PASSENGER TRAFFIC IN SEAPORTS



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 31. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim

**TABL. 4.4 KONTENERY W MIĘDZYNARODOWYM OBROcie MORSKIM WEDŁUG RELACJI I PORTÓW**  
**INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC OF CONTAINERS**  
**BY DIRECTION AND SEAPORT**

| PORTY<br>PORTS           |      | Ogółem<br>Grand<br>total | Wyładunek<br>Unloading |                          |                | Załadunek<br>Loading |                          |                |
|--------------------------|------|--------------------------|------------------------|--------------------------|----------------|----------------------|--------------------------|----------------|
|                          |      |                          | razem<br>total         | w tym<br>of which        |                | razem<br>total       | w tym<br>of which        |                |
|                          |      |                          |                        | z ładunkiem<br>with load | puste<br>empty |                      | z ładunkiem<br>with load | puste<br>empty |
| W SZTUKACH<br>IN NUMBERS |      |                          |                        |                          |                |                      |                          |                |
| OGÓŁEM<br>TOTAL          | 2012 | 974972                   | 484549                 | 375005                   | 109544         | 490423               | 352816                   | 137607         |
|                          | 2013 | 1166620                  | 584883                 | 466607                   | 118276         | 581737               | 428178                   | 153559         |
|                          | 2014 | 1347734                  | 671627                 | 562024                   | 109603         | 676107               | 480028                   | 196079         |
|                          | 2015 | 1095939                  | 532678                 | 452806                   | 79872          | 563261               | 410462                   | 152799         |
| Gdańsk                   | 2012 | 544940                   | 271292                 | 208250                   | 63042          | 273648               | 188879                   | 84769          |
|                          | 2013 | 690574                   | 344028                 | 270110                   | 73918          | 346546               | 251521                   | 95025          |
|                          | 2014 | 718020                   | 356661                 | 288529                   | 68132          | 361359               | 258911                   | 102448         |
|                          | 2015 | 636637                   | 312207                 | 267452                   | 44755          | 324430               | 240130                   | 84300          |
| Gdynia                   | 2012 | 397930                   | 197213                 | 151757                   | 45456          | 200717               | 155226                   | 45491          |
|                          | 2013 | 440338                   | 222859                 | 179260                   | 43599          | 217479               | 167582                   | 49897          |
|                          | 2014 | 580745                   | 294743                 | 253440                   | 41303          | 286002               | 203077                   | 82925          |
|                          | 2015 | 415263                   | 200217                 | 167358                   | 32859          | 215046               | 155159                   | 59887          |
| Szczecin                 | 2012 | 31978                    | 16037                  | 14991                    | 1046           | 15941                | 8706                     | 7235           |
|                          | 2013 | 35333                    | 17785                  | 17110                    | 675            | 17548                | 9007                     | 8541           |
|                          | 2014 | 48920                    | 20223                  | 20055                    | 168            | 28697                | 18002                    | 10695          |
|                          | 2015 | 43724                    | 20087                  | 17856                    | 2231           | 23637                | 15089                    | 8548           |
| Świnoujście              | 2012 | 124                      | 7                      | 7                        | –              | 117                  | 5                        | 112            |
|                          | 2013 | 375                      | 211                    | 127                      | 84             | 164                  | 68                       | 96             |
|                          | 2014 | 49                       | –                      | –                        | –              | 49                   | 38                       | 11             |
|                          | 2015 | 315                      | 167                    | 140                      | 27             | 148                  | 84                       | 64             |

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 32. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich

**TABL. 4.11 MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERÓW W PORTACH MORSKICH**  
*INTERNATIONAL PASSENGER MOVEMENTS IN SEAPORTS*

| PORTY<br>PORTS         |      | Ogółem<br><i>Grand total</i> | Przyjazdy<br><i>Arrivals</i> | Wyjazdy<br><i>Departures</i> |
|------------------------|------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| OGÓŁEM<br><i>TOTAL</i> | 2012 | 1612538                      | 802702                       | 809836                       |
|                        | 2013 | 1596763                      | 787070                       | 809693                       |
|                        | 2014 | 1753577                      | 875519                       | 878058                       |
|                        | 2015 | 1851298                      | 919666                       | 931632                       |
| Gdańsk                 | 2012 | 146721                       | 73313                        | 73408                        |
|                        | 2013 | 125764                       | 61943                        | 63821                        |
|                        | 2014 | 121228                       | 60026                        | 61202                        |
|                        | 2015 | 107976                       | 52840                        | 55136                        |
| Gdynia                 | 2012 | 505029                       | 255524                       | 249505                       |
|                        | 2013 | 514838                       | 256487                       | 258351                       |
|                        | 2014 | 571745                       | 289753                       | 281992                       |
|                        | 2015 | 604250                       | 301365                       | 302885                       |
| Szczecin               | 2012 | 1008                         | 976                          | 32                           |
|                        | 2013 | 1059                         | 946                          | 113                          |
|                        | 2014 | 705                          | 688                          | 17                           |
|                        | 2015 | 1229                         | 1139                         | 90                           |
| Świnoujście            | 2012 | 880641                       | 434046                       | 446595                       |
|                        | 2013 | 865514                       | 422973                       | 442541                       |
|                        | 2014 | 969512                       | 480353                       | 489159                       |
|                        | 2015 | 1046407                      | 519066                       | 527341                       |

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 33. Akcje ratownicze w porcie Świnoujście.

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

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

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 34. Flota kutrowa według portu rejestracji.

**TABL. 8.3 FLOTA KUTROWA WEDŁUG PORTÓW REJESTRACJI**  
Stan w dniu 31 XII  
**CUTTER FLEET BY PORTS OF REGISTRATION**  
As of 31 Dec

| WYSZCZEGÓLNIENIE<br>SPECIFICATION<br>a – jednostki pływające<br>floating craft<br>b – pojemność brutto (GT) w tys.<br>gross tonnage (GT) in thous.<br>c – moc w tys. kW<br>power in thous. kW |   | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|------|------|------|------|
| OGÓŁEM<br>TOTAL                                                                                                                                                                               | a | 140  | 139  | 139  | 139  |
|                                                                                                                                                                                               | b | 11,6 | 12,2 | 12,3 | 12,5 |
|                                                                                                                                                                                               | c | 36,2 | 36,2 | 36,2 | 36,2 |
| Świnoujście                                                                                                                                                                                   | a | 3    | 3    | 3    | 3    |
|                                                                                                                                                                                               | b | 0,2  | 0,2  | 0,2  | 0,2  |
|                                                                                                                                                                                               | c | 0,8  | 0,8  | 0,8  | 0,8  |
| Dziwnów                                                                                                                                                                                       | a | 6    | 6    | 7    | 7    |
|                                                                                                                                                                                               | b | 0,5  | 0,5  | 0,6  | 0,6  |
|                                                                                                                                                                                               | c | 1,4  | 1,4  | 1,5  | 1,5  |
| Kołobrzeg                                                                                                                                                                                     | a | 18   | 17   | 17   | 17   |
|                                                                                                                                                                                               | b | 2,2  | 2,3  | 2,3  | 2,4  |
|                                                                                                                                                                                               | c | 6,0  | 6,0  | 5,9  | 5,9  |
| Darłowo                                                                                                                                                                                       | a | 10   | 10   | 10   | 10   |
|                                                                                                                                                                                               | b | 0,4  | 0,4  | 0,4  | 0,4  |
|                                                                                                                                                                                               | c | 1,3  | 1,3  | 1,3  | 1,3  |
| Ustka                                                                                                                                                                                         | a | 27   | 27   | 25   | 25   |
|                                                                                                                                                                                               | b | 2,0  | 2,1  | 1,8  | 1,8  |
|                                                                                                                                                                                               | c | 5,7  | 5,7  | 5,2  | 5,2  |
| Łeba                                                                                                                                                                                          | a | 10   | 10   | 10   | 10   |
|                                                                                                                                                                                               | b | 0,4  | 0,4  | 0,4  | 0,4  |
|                                                                                                                                                                                               | c | 1,9  | 1,9  | 1,9  | 1,9  |
| Władysławowo                                                                                                                                                                                  | a | 36   | 36   | 38   | 38   |
|                                                                                                                                                                                               | b | 4,0  | 4,2  | 4,5  | 4,5  |
|                                                                                                                                                                                               | c | 10,9 | 11,0 | 11,7 | 11,7 |

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016



Ryc. 35. Łodzie rybackie według baz rybackich.

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

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

<sup>a</sup> Bez nielicencjonowanych łodzi pomocniczych.

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni.

<sup>a</sup> Excluding unlicensed auxiliary boats.

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

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2016

## 9. Strefy zamknięte

### a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM

Na wodach Portu Morskiego w Świnoujściu, 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

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

Mapa z lokalizacją obszarów wyłączonych z rybołówstwa komercyjnego znajduje się na Rycinie nr 4. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Świnoujściu.

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

Dodatkowe ograniczenia w prowadzeniu połowów na wodach Zalewu Szczecińskiego poza tymi wymienionymi w zarządzeniu nr 2 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego wprowadza Urząd Morski w Szczecinie, w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach.

Ograniczenia te wymienione są w **Przepisach portowych** (Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r.).

§ 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.

### c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

Na obszarze portu morskiego Świnoujście nie występują tereny, dla których Minister Obrony Narodowej wyznaczył strefy zamknięte strefy niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Takie strefy znajdują się w sąsiedztwie portu, co zostało ukazane na Rycinie nr 39.

#### **Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu:**

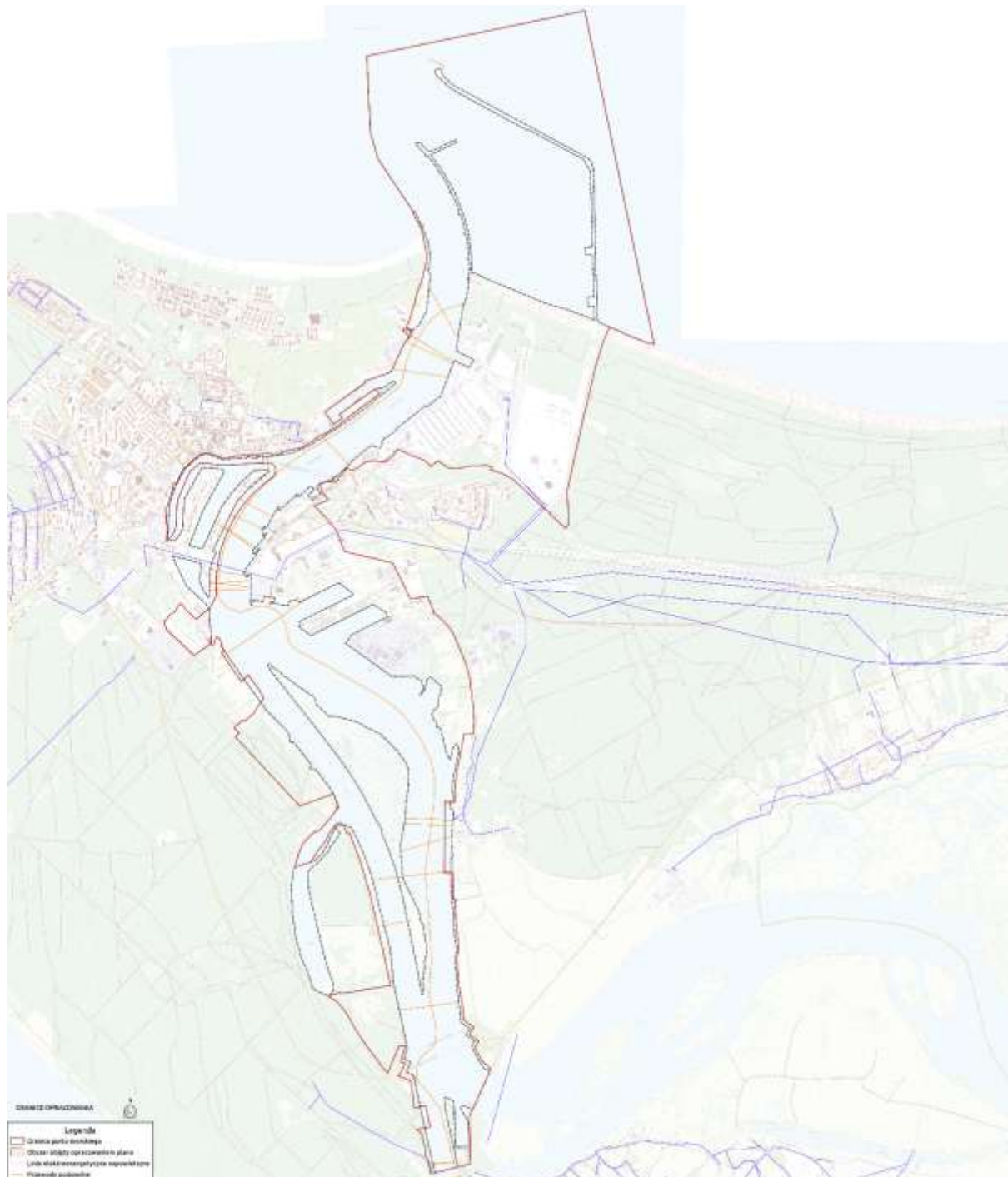
- Na podstawie analizy wzrostu długości nabrzeży portu wskazuje się na dalszy rozwój funkcji przeładunkowych portu morskiego w Świnoujściu. O ich przydatności do eksploatacji będzie decydować tempo oraz zakres modernizacji w poszczególnych terminalach wydzielonych w ramach portu nabrzeży.
- W planie zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić planowane w obrębie Terminala Promowego inwestycje: rozbudowę zaplecza terminalu promowego, w tym pod budowę parkingów, realizację infrastruktury do obsługi dużych promów o długości do 265 metrów, połączenie i przebudowę stanowisk promowych nr 5 i 6, powstanie nowego nabrzeża o długości 293 metrów i głębokości 13 metrów, wybudowanie trzech nowych placów postojowych połączonych estakadą, modernizacja istniejących torów kolejowych i przebudowa istniejących, nowa rampa, przebudowa galerii pasażerskiej i zakup nowego sprzętu przeładunkowego.
- Istotną dla rozwoju gospodarczego kraju jest inwestycja polegająca na rozbudowie Terminala LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, zwanego gazoportem.
- W planie zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić wzmocnienie pełnionych funkcji przez: Morską Stoczníę Remontową w Warszawie, Port Jachtowy – Basen Północny, Świnoujski Wolny Obszar celny i Euro Terminal. WW. zapewnione zostanie dzięki dalszym inwestycjom w zakresie infrastruktury wskazanych obszarów portu.
- Biorąc pod uwagę planowane inwestycje, w planie należy określić zasady zagospodarowania poszczególnych części portu.
- Zróźnicowana struktura własnościowa gruntów leżących na obszarze portu, która może utrudniać podejmowanie na ich obszarze działań.
- Obszary portów morskich są na stałe wyłączone z rybołówstwa komercyjnego.
- Należy wziąć pod uwagę informacje nt. obszarów ograniczonego użytkowania i uwidoczníć te obszary na rysunku planu oraz przedstawić naturę ograniczeń w treści planu. W planie należy określić zakazy, nakazy i dopuszczenia, obowiązujące na wydzielonych akwenach.
- Należy wziąć pod uwagę analizę dostępności komunikacyjnej poszczególnych części portu.

## **10. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia**

### **a) Liniowa infrastruktura techniczna**

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

Ryc. 36. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.



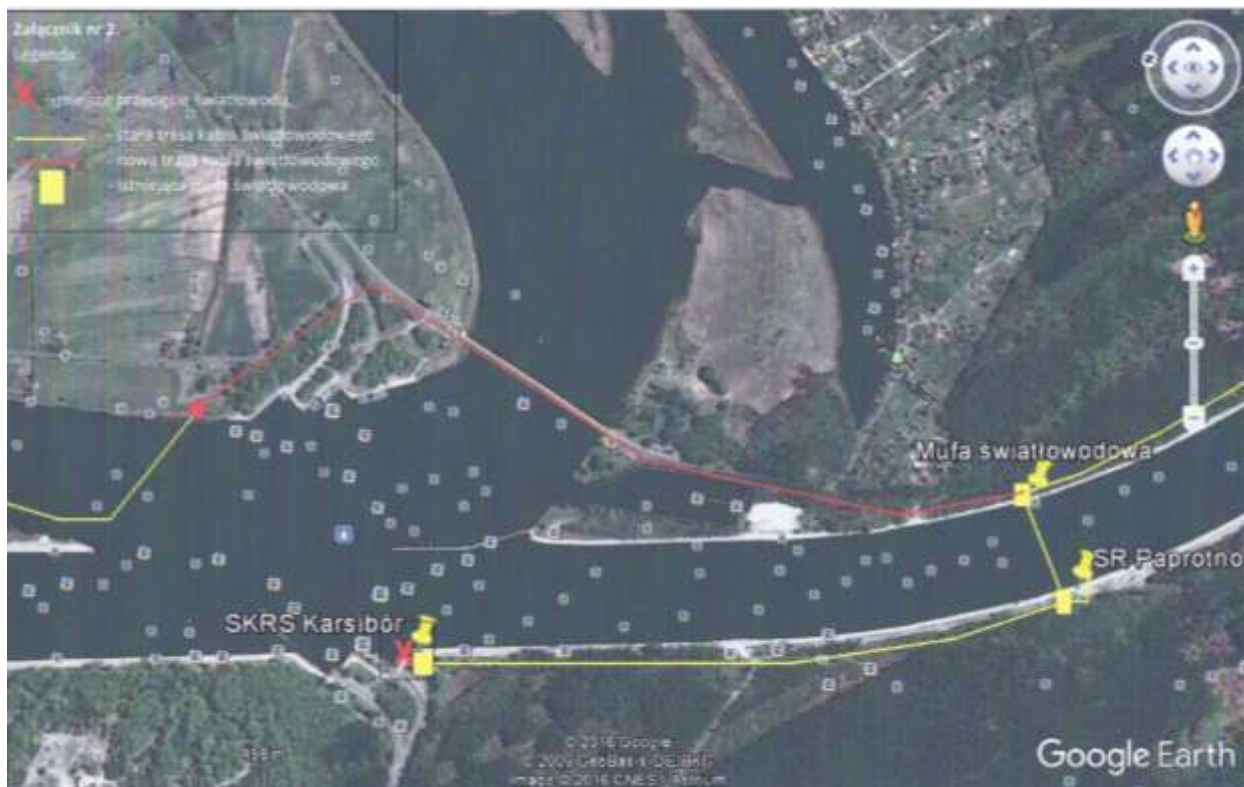
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych do Studium z UM w Szczecinie



Planowane inwestycje:

a) Koncepcja przebudowy światłowodu Karsibór – modernizacja trasy w rejonie stacji radarowej SKRS i wyciągnięcie kabla na ląd zgodnie z Ryciną nr 32.

Ryc. 37. Koncepcja przebudowy światłowodu Karsibór



Źródło: UMS

Ryc. 38. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS

| LP | NR DECYZJI | DATA PISMA | GMINA       | NR DZIAŁKI            | DOTYCZY                                                                                                                                                                                        | INWESTOR                                                      | DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE                                                                                     |
|----|------------|------------|-------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 1/10       | 24.06.2010 | Świnoujście | (1/3) 1/7; 419/3, 211 | Pozwolenie na ułożenie i utrzymanie kabli teletechnicznych Marynarki Wojennej pod dnem cieśniny Świny                                                                                          | Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.            | dec nr 93/2011 z dnia 17.05.2011 r. znak: I.1.7840.23-14.11.RS i dec nr 99/2011 z dnia 26.05.2011 r. znak: I.1.7840.126-3.11.RS |
| 2  | 5/2014     | 28.07.2014 | Świnoujście | 59/3                  | ułożenie i utrzymywanie na dnie cieśniny Świna kabla zasilająco-sterującego oraz zaopiekanie czujnika pomiaru prądów wody w lokalizacji w dnie kanału Piastowskiego w pobliżu PO w Świnoujściu | Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni                             |                                                                                                                                 |
| 3  | 3/2015     | 13.07.2015 | Świnoujście | 211/1, 419/9; 1/12    | ułożenie i utrzymywanie pod dnem cieśniny Świna dwubrowej linii kablowej 110 kV oraz kabla światłowodowego                                                                                     | ENEA Operator Sp. z o.o.                                      |                                                                                                                                 |
| 4  | 4/2015     | 21.07.2015 | Świnoujście | 161                   | ułożenie i utrzymywanie na dnie kabla zasilająco-sterującego zakończonego sondą Dopplera na obszarze Portu Zewnętrznego                                                                        | Wydział Elektroniki i Łączności Urzędu Morskiego w Szczecinie |                                                                                                                                 |

Źródło: UMS

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

- Należy uwzględnić istniejącą liniową infrastrukturę techniczną oraz inwestycje, dla których zostały wydane decyzje na ich realizację.
- Zakłada się szybki rozwój liniowej infrastruktury technicznej. W związku z powyższym pojawia się potrzeba jej uporządkowania zgodnie z zasadą oszczędnego wykorzystania przestrzeni morskiej.
- Planowane przeznaczenie obszarów morskich nie powinno zakłócać funkcji wód przybrzeżnych, jaką jest odbiór oczyszczonych ścieków i wód deszczowych.
- Należy wypracować szerokość stref buforowych i zakres ograniczeń w wykorzystaniu tych obszarów.
- Należy uwzględnić istniejącą koncepcję przebudowy światłowodu Karsibór – modernizacja trasy w rejonie stacji radarowej SKRS i wyciągnięcie kabla na ląd.
- **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 „wnoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia ustalającego ich lokalizację oraz określającego warunki ich wykorzystania na tych obszarach”.

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

Tabela 1. Wykaz wydanych pozwoleń na realizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń

| Nazwa inwestycji                                                                                                         | Gmina       | Lokalizacja | Organ wydający decyzję  | Nr decyzji                                  | Uwagi                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------|---------------------------------------------|-------------------------|
| Budowa mostu nad Starą Świną łączącego wyspy Karsibór i Wolin z rozbiórką istniejącego Mostu Piastowskiego w Świnoujściu | Świnoujście | Świnoujście | Minister Infrastruktury | Decyzja nr 80/20/09/10 z dnia 18.05.2010 r. | Inwestycja zrealizowana |
|                                                                                                                          |             |             |                         |                                             |                         |
|                                                                                                                          |             |             |                         |                                             |                         |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|

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

Ryc. 39. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwych ministrów.

| LP | NR DECYZJI     | DATA PISMA | GMINA       | OBRĘB                                  | MEJSCE                                                                  | NR DZ                            | DOTYCZY                                                                                                                                                                    | INWESTOR                                                         | DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ/ ZAKOŃCZENIE                                                                                                      |
|----|----------------|------------|-------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | 3/05           |            | Świnoujście | Ognica 13                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     |                                  | pozwolenie na wykonanie obrotnicy ujścia Kan. Mielńskiego do rz. Świny oraz skrócenie póln. cypla Wyspy Mielin                                                             |                                                                  |                                                                                                                                                  |
| 2  | 11/05          | 2005.12.08 | Świnoujście | Warszów14                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 1/3                              | Zagospodarowanie terenu basenu bosmańskiego na port rybacki w Świnoujściu                                                                                                  | Gmina Miasto Świnoujście                                         |                                                                                                                                                  |
| 3  | 28/07          | 2007.03.29 | Świnoujście | Świnoujście 7; Świnoujście 2           | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 123/5, 147/3, 202/3              | Budowa bazy zwalczania zanieczyszczeń w Świnoujściu                                                                                                                        | Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa                         |                                                                                                                                                  |
| 4  | 55/08          | 2008.10.16 | Świnoujście | Warszów14                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 1/15                             | Wzniesienie i wykorzystywanie pirsu przedłużającego stanowisko nr 6 w terminalu promowym w Świnoujściu celem przystosowania stanowiska do obsługi promów o długości 210 m  | Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.               |                                                                                                                                                  |
| 5  | 61/08          | 2008.11.07 | Świnoujście | Świnoujście 7                          | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 123/5                            | Wzniesienie i wykorzystywanie konstrukcji - budowli hydrotechnicznych (nabrzeża) na części morskich wód wewnętrznych w porcie Świnoujście, w obszarze Basenu Północnego    | Gmina Miasto Świnoujście                                         |                                                                                                                                                  |
| 6  | 69/08/09       | 2009.04.29 | Świnoujście | Warszów14; Świnoujście 10              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 1/7; 419/3                       | Wzniesienie i wykorzystywanie nabrzeża dla stanowiska nr 1 w Terminalu Promowym w Świnoujściu                                                                              | Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.               | dec nr 93/2011 z dnia 17.05.2011 r. znak: L.1.7840.23-14.11.RS i dec nr 99/2011 z dnia 26.05.2011 r. znak: L.1.7840.126-3.11.RS                  |
| 7  | 83/14/09       | 2009.11.16 | Świnoujście | Warszów11                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 59/3                             | Przebudowa nabrzeża oczepowego na terenie Terminalu Paliw w Świnoujściu, Północnego Koncernu Naftowego ORLEN S.A.                                                          | Północny Koncern Naftowy ORLEN S.A.                              | dec nr 37/2011 z dnia 22.02.2011 r. znak: L.1.7111/402-4/10 [H.G.] (zmieniona dec nr 295/2011 z dnia 01.12.2011 r. znak: L.1.7840.342-3.11.H.G.) |
| 8  | 171/22/3/11/12 | 2012.02.28 | Świnoujście | Warszów14                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 1/15                             | Budowa stanowiska dla doku pływającego w Basenie Bałtyckim w Świnoujściu                                                                                                   | NAVKON SRY Sp. z o.o.                                            |                                                                                                                                                  |
| 9  | 174/4/11/12    | 2012.03.01 | Świnoujście | Świnoujście 10; Ognica 13; Karsibór 15 | morskie wody wewnętrzne - tor wodny Świnoujście-Szczecin                | 217, 246/1, 419/3, 1, 2/6, 637/1 | Modernizacja Toru Wodnego Świnoujście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mielński) - Etap II, strona wschodnia i zachodnia                                                       | Urząd Morski w Szczecinie                                        | dec nr 22/0/2012 z dnia 26.11.2012 r. znak: AP-1.7840.4.18-3.20.12.H.G.; dec nr 34/0/2015 z dnia 17.06.2015 r. znak: AP-1.7840.2.48-3.20.15.H.G. |
| 10 | 8/13           | 28.06.2013 | Świnoujście | Świnoujście 7                          | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 123/5                            | Montaż urządzeń w postaci pływających pomostów cumowniczych w ramach inwestycji "Zagospodarowanie Basenu Północnego na port jachtowy w Świnoujściu"                        | Gmina Miasto Świnoujście                                         |                                                                                                                                                  |
| 11 | 15/13          | 14.08.2013 | Świnoujście | Warszów11                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 59/3                             | Pirs w bazie odlichtunku statków - Nabrzeże Portowców                                                                                                                      | Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.               |                                                                                                                                                  |
| 12 | 4/14           | 201-03-17  | Świnoujście | Świnoujście 2                          | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 202/3                            | Pomost drewniany na terenie Jacht Klubu Cztery Wiatry przy ul. Jachtowej 4a w Świnoujściu                                                                                  | Stowarzyszenie Jacht Klub "Cztery Wiatry"                        |                                                                                                                                                  |
| 13 | 19/14          | 28.11.2014 | Świnoujście | Warszów14                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 1/15                             | Przystosowanie infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego                                                                       | Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.               |                                                                                                                                                  |
| 14 | 6/15           | 19.03.2015 | Świnoujście | Świnoujście 7                          | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 123/5                            | Wykonanie ślipu (pomostu) stalowego dla wodowania jednostek pływających w Basenie Północnym w Świnoujściu                                                                  | Gmina Miasto Świnoujście - Ośrodek Sportu i Rekreacji "Wyspiarz" | dec nr 201/2015 z dnia 07.08.2015 r. znak: AP-1.7840.1.215-3.2015.RS                                                                             |
| 15 | 7/15           | 27.03.2015 | Świnoujście | Świnoujście 7; Świnoujście 2           | morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne - port morski w Świnoujściu | 147/6; 202/3                     | Przebudowa odcinków torów wodnych - podejściowego północnego do Świnoujścia na odcinku km 00.000-01.000 oraz toru wodnego Świnoujście-Szczecin na odcinku km 00.000-03.100 | Urząd Morski w Szczecinie                                        | dec nr 149/2015 znak: AP-1.7840.1.130-2.2015.MR                                                                                                  |
| 16 | 23/16          | 25.09.2016 | Świnoujście | Warszów11                              | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 59/3                             | Budowa nabrzeży głębokowodnych w Porcie w Świnoujściu                                                                                                                      | Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.               |                                                                                                                                                  |
| 17 | 24/16          | 15.09.2016 | Świnoujście | Świnoujście 10                         | morskie wody wewnętrzne - port morski w Świnoujściu                     | 213/49                           | Tunel drogowy pod cieśniną Świną                                                                                                                                           | Gmina Miasto Świnoujście                                         |                                                                                                                                                  |

Źródło: UMS

Ryc. 40. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS

| LP | NR DECYZJI | DATA PISMA | GINA        | NR DZIAŁKI | DOTYCZY                                                                    | INWESTOR                  | DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZOŁOŻENIE                         |
|----|------------|------------|-------------|------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 1  | 4/2016     | 22.06.2016 | Świnoujście | 3/2        | wykonanie pomostu służącego do cumowania niewielkich jednostek pływających | Bogusław i Józef Podgórcy | brak sprzeciwu z dnia 04.11.2016 r. znak AP-1.7843.1.545-1.2016.WP |

Źródło: UMS

W marcu 2017 roku Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego oraz Prezydent Miasta Świnoujście podpisali umowę na dofinansowanie ze środków unijnych dwóch kolejnych inwestycji w Świnoujściu.

Pierwsza z nich to przystań jachtowa w Przytorze, druga to przystań kajakowa na wyspie Karsibór. Obie inwestycje będą gotowe do końca 2018 roku. Budowa przystani kajakowej przy ul. 1 Maja w Karsiborze ma zastąpić infrastrukturę, która stanowi pozostałości po dawnym porcie rybackim Certa. Powstanie tu slip, pomosty pływające i cumownicze, zaplecze sanitarne, w tym toalety oraz parking, miejsce na ognisko i zadaszona wiata piknikowa. Prace będą kosztować 1,5 mln zł, z czego wsparcie unijne opiewa na ok. pół mln zł.

#### **Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu:**

- 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.

### **c) Elementy nad wodami portowymi**

Analizując rozmieszczenie konstrukcji i urządzeń na obszarze polskich obszarów morskich – morskiego Portu w Świnoujściu, nie sposób pominąć obiektów znajdujących się ponad tymi wodami.

W obszarze opracowania nie zinwentaryzowano żadnego elementu ponad wodami portu. Na granicy opracowania zlokalizowany jest natomiast most na Starej Świnie (Karsibór).

### **d) Wraki**

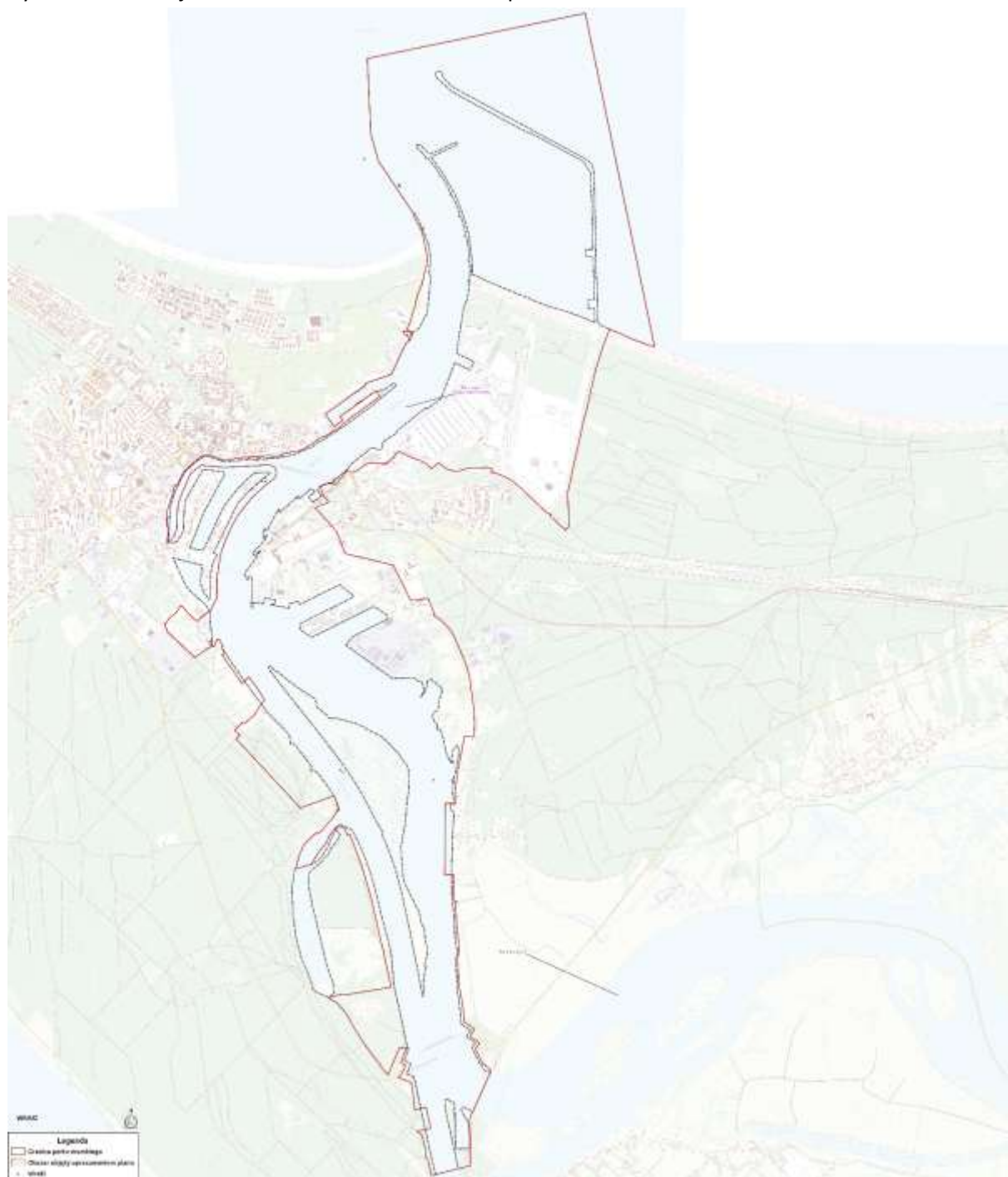


Od połowy lat dziewięćdziesiątych obserwuje się coraz większy rozwój pletwonurkowania w Polsce. Niestety niekontrolowany dostęp do wraków może doprowadzić, w bardzo krótkim czasie, do nieodwracalnych zniszczeń, a w efekcie końcowym do istotnego zmniejszenia ich wartości jako atrakcji turystycznej, jak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

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

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

Ryc. 41. Lokalizacja wraków statków na obszarze opracowania



Źródło: opracowanie własne

## e) Kanalizacja

Ryc. 42. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Świnoujściu

### Port w Świnoujściu –wyloty kanalizacyjne

| Wylot                                       | Położenie                                              | Urządzenie oczyszczające              | Uwagi                                                                                                                    |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Urząd Morski w Szczecinie (UMS)</b>      |                                                        |                                       |                                                                                                                          |
| W1A                                         | sekcja 106 falochronu osłonowego                       | separator, osadnik                    | Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe (UMS)                                                                           |
| W-1                                         | sekcja 112 falochronu osłonowego                       | separator, osadnik                    | Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)                                                |
| W-2                                         | sekcja 120 falochronu osłonowego                       | separator, osadnik                    | Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)                                                |
| W-3                                         | sekcja 128 falochronu osłonowego                       | separator, osadnik                    | Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)                                                |
| W-4                                         | sekcja 134 falochronu osłonowego                       | separator, osadnik                    | Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)                                                |
| <b>ZMPSiS</b>                               |                                                        |                                       |                                                                                                                          |
| D-12                                        | Nab. Górników                                          | separator, osadnik                    | Nab. Górników → Świna (ZMPSiS S.A.)                                                                                      |
| WD-02                                       | Nab. Chemików                                          | separator, osadnik                    | Nab. Chemików → Świna (ZMPSiS S.A.)                                                                                      |
| WD-03                                       | Nab. Wschodnie                                         | separator, osadnik                    | Basen Trymerski → Świna (ZMPSiS S.A.)                                                                                    |
| W1                                          | sekcja 108 falochronu osłonowego                       | separator, osadnik                    | Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (ZMPSiS S.A.)                                        |
| W2                                          | sekcja 127 falochronu osłonowego                       | separator, osadnik                    | Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (ZMPSiS S.A.)                                        |
| WD-12                                       | Nab. Górników                                          | separator, osadnik                    | Nab. Górników → Świna (ZMPSiS S.A.)                                                                                      |
| WD-12bis                                    | Nab. Górników                                          | separator, osadnik                    | Nab. Górników → Świna (ZMPSiS S.A.)                                                                                      |
| WD-14                                       | Nab. Portowców<br>2+660 km Ujścia Świny                | separator, osadnik                    | Nab. Portowców → Świna (ZMPSiS S.A.)                                                                                     |
| WD-15                                       | Nab. Portowców<br>2+600 km Ujścia Świny                | Łiak                                  | Nab. Portowców → Świna (ZMPSiS S.A.) wody opadowe z dachów                                                               |
| <b>Gmina Świnoujście / ZWIK Świnoujście</b> |                                                        |                                       |                                                                                                                          |
| Wylot w Basenie Północnym                   | Basen Północny                                         | separator                             | Basen Północny → Świna (wody opadowe z boiska w Parku Zdrowym)                                                           |
| Wylot ścieków z oczyszczalni                | 5+050 km Ujścia Świny                                  | oczyszczalnia mechaniczno-biologiczna | Świna (ścieki komunalne)                                                                                                 |
| W1                                          | 53° 54' 30,50" N<br>14° 15' 52,52" E<br>2+940 km Świny | separator, osadnik                    | Przystań przy Kapitanacie → Świna (Wyspa Uznam – baza promów Świnoujście) ścieki opadowe                                 |
| W2                                          | 53° 54' 28,11" N<br>14° 15' 45,17" E<br>2+810 km Świny | separator, osadnik                    | Nab. Władysława IV (Rozładunkowe) → Świna (Wyspa Uznam – baza promów Świnoujście) ścieki opadowe                         |
| W3                                          | 53° 54' 26,36" N<br>14° 15' 30,33" E<br>2+510 km Świny | separator, osadnik                    | Nab. Postojowe Holowników → Świna (Wyspa Uznam – baza promów Świnoujście) ścieki opadowe                                 |
| W4                                          | 53° 54' 26,10" N<br>14° 15' 27,85" E<br>3,53 km Świny  | separator, osadnik                    | Nab. Postojowe Holowników (Stanowisko nr 3) → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe |
| W5                                          | 53° 54' 25,92" N<br>14° 15' 23,63" E<br>3,58 km Świny  | separator, osadnik                    | Stanowisko nr 4 → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe                             |
| W6                                          | 53° 54' 25,83" N<br>14° 15' 19,80" E<br>3,82 km Świny  | separator, osadnik                    | Nab. Boczne → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe                                 |
| W7                                          | 53° 54' 25,65" N<br>14° 15' 16,24" E<br>3,84 km Świny  | separator, osadnik                    | Nab. Nr 4 (Awaryjne) → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe                        |
| W8a                                         | 53° 54' 26,08" N<br>14° 15' 05,24" E                   |                                       | Nab. Nr 2 (Pasazerskie A) → Świna (Wyspa Uznam – Plac Rybacki - Świnoujście) ścieki opadowe                              |

|                          |                                                       |                    |                                                                                                                                                    |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                          | 3,73 km Świny                                         |                    |                                                                                                                                                    |
| W8b                      | 53° 54' 26,21" N<br>14° 15' 04,62" E<br>3,73 km Świny |                    | Nab. Nr 2 (Pasażerskie A) → Świna (Wyspa Uznam – Plac Rybacki - Świnoujście) ścieki opadowe                                                        |
| W9                       | 53° 54' 26,71" N<br>14° 15' 01,13" E<br>3,75 km Świny |                    | Nab. UMS → Świna (Wyspa Uznam – Plac Słowiński - Świnoujście) ścieki opadowe                                                                       |
| W10                      | 53° 54' 25,50" N<br>14° 14' 56,89" E<br>3,83 km Świny |                    | Nab. Bulwarowe I (Przeładunkowe) → Świna (Wyspa Uznam – ul. Marynarzy - Świnoujście) ścieki opadowe                                                |
| W11                      | 53° 54' 22,11" N<br>14° 14' 56,76" E<br>3,88 km Świny | separator, osadnik | Nab. Bulwarowe II → Świna (Wyspa Uznam – ul. Grunwaldzka - Świnoujście) ścieki opadowe                                                             |
| W12                      | 53° 54' 16,40" N<br>14° 14' 46,28" E<br>4,10 km Świny | brak               | Nab. Straży Granicznej → Świna (Wyspa Uznam – ul. Steyera - Świnoujście) ścieki opadowe                                                            |
| W13                      | 53° 54' 22,75" N<br>14° 16' 06,50" E<br>3,12 km Świny | separator, osadnik | Przystań Promowa Boczna (przy uskoku) → Świna (Wyspa Wolin – ul. Dworcowa - Przystań Wschodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe                  |
| W14                      | 53° 54' 20,90" N<br>14° 16' 02,70" E<br>3,15 km Świny | separator, osadnik | Przystań Promowa Boczna (przy Przystani Czołowej nr 1) → Świna (Wyspa Wolin – ul. Dworcowa - Przystań Wschodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe |
| <b>Inne</b>              |                                                       |                    |                                                                                                                                                    |
| Wylot wód pochlodniczych | 100 m na wschód od wlotu Basenu Bałtyckiego           | brak               | Nab. Zaopatrzeniowe → Świna (Odraport)                                                                                                             |

Źródło: UMS

## f) Planowane inwestycje

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 planuje zrealizować także następujące projekty inwestycyjne<sup>30</sup>:

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i Świnoujściu: Inwestycja obejmować będzie budowę nowej i modernizację istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody ppoż. oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu.  
Planowany termin realizacji: 2017-2020.
- Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu: Inwestycja polega na budowie nabrzeża typu dalbowego o długości głównej linii cumowniczej ok 100m oraz całkowitym rozstawie wysp dalbowych ok 220m. Nabrzeże wyposażone będzie w systemy umożliwiające bezpieczny postój oraz załadunek jednostek. Inwestycja umożliwi redystrybucję LNG w rejonie basenu Morza Bałtyckiego oraz bunkrowanie jednostek handlowych ekologicznym paliwem.  
Planowany termin realizacji: 2018-2020.
- Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu: Inwestycja polega na wykonaniu ścianki szczelnej o długości 1300 m przebiegającej równolegle do istniejącego falochronu wschodniego i wypełnienie powstałego obszaru urobkiem wydobytym z dna morskiego w ilości ok. 2 mln m<sup>3</sup> w wyniku czego powstanie załadowany obszar o powierzchni 20 ha. Obszar ten stanowić będzie zaplecze pierwszej linii trzech nowych nabrzeży przewidzianych do budowy w porcie zewnętrznym (w tym miejsca schronienia dla statków). W skład inwestycji wchodzi budowa pierwszego nabrzeża głębokowodnego o dł.

<sup>30</sup> <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/rozw%C3%B3j/projekty-unijne-w-ramach-poi%C5%9A>

około 400 m. i głębokości technicznej 14,5 m, a docelowo uzyskania głębokości technicznej 17,0 m.

Planowany termin realizacji: 2018-2020.

## 11. Inne wykorzystanie przestrzeni portu

### a) Turystyka i sporty wodne oraz rekreacja

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

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

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

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

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

Z punktu widzenia zakresu przestrzennego niniejszego dokumentu, istotne są dwie strefy funkcjonalno-przestrzenne, wyznaczone na terenie gminy:

- 1) **SW** – strefa Wyspy Wolin:
  - SW1** – obszary zurbanizowane miejskie (prawobrzeże),
  - SW2** – obszary wiejskie,
  - SW3** – tereny zielone;
- 2) **SK** – strefa Wyspy Karsibór:
  - SK1** – obszary wiejskie,
  - SK2** – tereny otwarte,
  - SK3** – tereny zielone.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście przyjęto następujące cele strategiczne w gospodarce turystycznej miasta:

- podniesienie atrakcyjności istniejących walorów turystycznych,
- przedłużenie sezonu turystycznego i przyciągnięcie jak największej liczby turystów,
- podjęcie działań dostosowujących miasto do obsługi ruchu turystycznego,
- stworzenie zintegrowanego systemu informacji turystycznej oraz intensyfikacja skoordynowanych działań promocyjnych.

Przedłużenie sezonu turystycznego, zgodnie z przyjętym celem, umożliwi rozbudowa infrastruktury związanej z żeglarstwem, utworzenie kongresowego ośrodka funkcjonującego poza sezonem, a także opracowanie programu uatrakcyjnienia miesięcy poza sezonem i intensywna promocja uzdrowiska.

Dalszy cel to podniesienie standardu istniejącej infrastruktury turystycznej i wprowadzenie nowych elementów zagospodarowania przestrzennego (mariny, Aquapark, ścieżki rowerowe i inne).

Główne kierunki przyjętych w Studium działań w zakresie funkcji rekreacyjno-turystycznej na terenie poszczególnych stref przedstawiają się w sposób następujący:

**„SW – strefa Wyspy Wolin**

**SW1 – obszary zurbanizowane miejskie (prawobrzeże)**

- \* *rozwój jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej dla stworzenia sieci nowoczesnych pensjonatów,*
- \* *zagospodarowanie fortu, latarni morskiej, otaczających je lasów dla celów turystycznych: szlaki piesze i rowerowe, punkty widokowe, obiekty noclegowe, gastronomiczne itp.,*
- \* *modernizacja drogi krajowej nr 3 i sieci ulicznej przy równoczesnym zwiększeniu konkurencyjności cenowej transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego.*

**SW2 – obszary wiejskie**

- \* *budowa przystani kajakowych i kempingu w Przytorze,*
- \* *rekreacja letniskowa w Łunowie.*

**SW3 – tereny zielone**

- \* *adaptacja na cele wypoczynku pobytowego terenu jednostki wojskowej z włączeniem przyległych terenów leśnych od strony południowej na północ od Łunowa (rezerwa), łącznie na max. 3 tys. miejsc noclegowych,*
- \* *budowa pól namiotowych: w rejonie ul. Ku Morzu oraz w rejonie plaży na wysokości*



Łunowa,

- \* lokalizacja usług przyplażowych w rejonie ul. Ku Morzu,
- \* utrzymanie konsensusu wykorzystania krajobrazu i funkcji turystycznej przy równoczesnym wyznaczeniu stref penetracji turystycznej uwzględniającej stopień wrażliwości środowiska na antropopresję (wykorzystanie dla turystyki pieszej rowerowej i konnej z ruchem prowadzonym po wyznaczonych szlakach, z dopuszczeniem urządzenia punktów widokowych oraz miejsc odpoczynku i kąpieli słonecznych – wskaźnik obciążenia terenów leśnych penetracją turystyczną 5 os/ha.

#### **SK – strefa Wyspy Karsibór**

##### **SK1 – obszary wiejskie**

- \* rewaloryzacja wsi Karsibór ze szczególnym uwzględnieniem problemów infrastruktury liniowej,
- lokalizacja ośrodka żeglarskiego w dawnym basenie portowym dla barek,
- preferencje wykorzystania zabudowy zagrodowej do rozwoju agroturystyki,
- powiązanie siedlisk rybaków z funkcją turystyczną,
- turystyczne zagospodarowanie Płw. Mielinek, w tym lokalizacja pola namiotowego i przystani kajakowej nad Kanałem Mulnik.

##### **SK2 – tereny otwarte**

- sterowanie ruchem turystycznym przy uwzględnieniu parametrów pojemności ekologicznej poszczególnych obszarów,
- preferowanie hodowli zwierząt (koni, krów, owiec),
- urządzenie tras turystycznych: pieszych i rowerowych,
- lokalizacja mariny nad Zalewem Szczecińskim.

##### **SK3 – tereny zielone**

- sterowanie ruchem turystycznym przy uwzględnieniu parametrów pojemności ekologicznej poszczególnych obszarów,
- urządzenie tras turystycznych: pieszych i rowerowych”.

Gmina opracowała „Program Rozwoju Produktu Turystycznego oraz Kreacji Marki Miasta Świnoujście” (2014).

Wolin jest największą polską wyspą, oddzieloną od lądu cieśniną Dziwną, która tworzy rozlewiska Zatoki Cichej i Madejskiej, Zalewu Kamieńskiego i Jeziora Wrzosowskiego.

Doskonałe warunki do rozwoju turystyki ekologiczno-edukacyjnej, uprawiania wędkarstwa i sportów wodnych posiada wyspa Karsibór.

Gmina Świnoujście posiada ogromny potencjał w zakresie rozwoju żeglarstwa. W okolicach Przytoru istnieją dwie przystanie wodne, jednak nie są one wykorzystywane dla celów jachtingu. Ponadto na wyspie Karsibór znajduje się marina, gdzie funkcjonuje wypożyczalnia sprzętu wodnego (kajaki) oraz kilkanaście miejsc postojowych dla małych jachtów.

Inną formą aktywnej turystyki, na której bazuje miasto, jest wędkarstwo. Szczególnie polecane łowiska znajdują się w rejonie dzielnicy Karsibór, gdzie znajdują się stacje wędkarskie i wodniackie. Atrakcyjne miejsca to również okolice Przytoru i Łunowa.

Innymi formami turystyki aktywnej i kwalifikowanej jest turystyka rowerowa, jazda konna, spływy kajakowe i turystyka piesza, a także turystyka ekologiczno-edukacyjna.

#### Podsumowanie:

Konieczność bardziej intensywnego rozwoju turystyki nadzalewowej spowodowane jest przede wszystkim przez ograniczone możliwości rozwoju rybołówstwa i handlowej funkcji małych

portów. Samorządy przywiązują szczególną wagę do rozwoju rozmaitych form turystyki. Popularny staje się aktywny wypoczynek, w ramach którego rozwijane są wędkarstwo, sporty wodne, turystyka piesza i rowerowa itp.

Dynamicznie rozwijającą się formą turystyki nadzalewowej, przyczyniającą się do aktywizacji lokalnych portów i przystani, jest **żeglarstwo**. Przykładem działań w tej dziedzinie jest m.in. projekt utworzenia Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego realizowany przez Zachodniopomorską Regionalną Organizację Turystyczną (finansowe wsparcie w wysokości 130 mln zł). Przedmiotem projektu jest budowa infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. Szlak obejmuje 11 miejscowości nadmorskich województwa poczynając od Szczecina przez m.in. Trzebież, Nowe Warpno, Wolin, Kamień Pomorski, Niechorze, Kołobrzeg po Darłowo. Długość szlaku wynosi około 320 km. Projekt ten stanowi początek działań zmierzających do rozbudowy marin i przystani. W projekcie przewidziano modernizację istniejącej bazy żeglarstwa oraz poszerzenie jej o nowe lokalizacje. Wybudowane zostaną także mariny i porty turystyczne w Wolinie, Kamieniu Pomorskim, Rewalu, Mielnie i Darłowie oraz zostaną zmodernizowane mariny i przystanie jachtowe w Szczecinie (Marina Pogoń, Marina Goław i Przystań Jachtowa AZS), Port Turystyczny w Trzebieży oraz Marina w Kołobrzegu. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski poprzez poszerzenie przestrzeni swobody żeglugi stanie się stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych gmin. Dzięki rozwojowi współpracy gmin i portów jachtowych oraz rozbudowie infrastruktury turystycznej zwiększy się dostępność, atrakcyjność i potencjał gospodarczy regionu.

Rozwojowi turystyki sprzyja bogacenie się społeczeństwa przyczyniające się do wzrostu popytu na różnorodne formy spędzania wolnego czasu, w tym także na statkach pasażerskich. Wycieczki morskie stanowią dodatkową atrakcję pobytu nad morzem, dlatego będą one rozwijały się tam, gdzie warto przyjechać dla innych atrakcji. Duże znaczenie ma w tej dziedzinie aktywność samorządów, ponieważ to one odpowiadają za promocję miejscowości i przyciąganie turystów. Z drugiej strony to właśnie żegluga pasażerska stanowi jedną z atrakcji. Nie może ona być jednak jedyną ofertą turystyczną, szczególnie uwzględniając sezonowy charakter żeglugi ograniczający się do miesięcy letnich (Luks, 2009). Konieczne jest także zapewnienie innych atrakcji i wygód, m.in. hoteli, gastronomii, działalności rozrywkowej itp. Ponadto od samorządu zależą warunki prowadzenia działalności żeglugowej czyli warunki w portach i przystaniach, przede wszystkim zaś zapewnienie możliwości bezpiecznego cumowania, oraz rozmaite usługi na rzecz statków z możliwością wykonania napraw włącznie.

#### **Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu:**

- Należy przewidzieć dalszy rozwój kwalifikowanej turystyki nadzalewowej i wskazać tereny, które są ku temu najbardziej predestynowane.
- Należy uwzględnić rozwój turystyki wrakowej.
- Należy uwzględnić rozwój marin, jachtingu i turystyki wędkarskiej.
- Należy zintensyfikować współpracę pomiędzy gminami, starostami i marszałkiem w zakresie rozwoju turystyki w obszarze nadportowym.

## **b) Obronność i bezpieczeństwo państwa**

Dostęp do morza i obszary morskie odgrywają istotną rolę zarówno w gospodarczym funkcjonowaniu kraju, jak również wpływają na jego uwarunkowania bezpieczeństwa i położenie geostrategiczne. Obrona narodowa jest jednym z podstawowych elementów, służących zapewnieniu bezpieczeństwa narodowego. Niestety pomimo tego w Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej (2014) w punkcie odnoszącym się do interesów narodowych w dziedzinie bezpieczeństwa (11), ani w celach strategicznych w dziedzinie bezpieczeństwa (12), nie ujęto kwestii bezpieczeństwa morskiego. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego nie odnosi się również do polskich obszarów morskich. Jedynym zapisem dotyczącym obrony narodowej na obszarach morskich jest punkt 75 o treści: „Siły Zbrojne RP utrzymują zdolność do realizacji zadań polegających na: monitorowaniu i ochronie przestrzeni powietrznej oraz wsparciu ochrony granicy państwowej na lądzie i morzu”.

Problematyka obrony narodowej została natomiast uwzględniona w „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” (KPZK). Poświęcony został jej Cel 5 – „Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa”.

Jednym z kierunków działań celu 5 jest kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa (5.3). Zasadniczym celem wzmocnienia polskiej przestrzeni jest zwiększenie efektywności przygotowań obronnych i stworzenie warunków zapewniających wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie zagrożeń, konfliktu i wojny. Do osiągnięcia tego celu niezbędne jest m.in. stworzenie warunków do wykonywania zadań przez siły zbrojne, a więc równorzędne traktowanie potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego i potrzeb szeroko pojętej obronności kraju, stałe dostrzeganie i uwzględnianie w planach zagospodarowania przestrzennego zmian lokalizacji obiektów wojskowych. KPZK podkreśla, iż przy planowaniu przedsięwzięć w zakresie przestrzennego zagospodarowania kraju problem spełnienia wymagań obronnych winien być postrzegany w dwóch zasadniczych obszarach:

- definiowania wymogów obronnych, które będą służyć odpowiedniemu przygotowaniu infrastruktury państwa,
- zapewnienia możliwości bezkolizyjnego funkcjonowania sił zbrojnych oraz instytucji i służb działających w sferze bezpieczeństwa wewnętrznego państwa.

Zagadnienia bezpieczeństwa narodowego na poziomie strategicznym definiuje wspomniana wcześniej Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej. Strategia ta wskazuje, aby na potrzeby bezpieczeństwa państwa wykorzystywane były wszystkie zasoby pozostające w dyspozycji państwa w sferze obronnej, ochronnej, społecznej i gospodarczej. Kluczową sprawą jest ich właściwa integracja w systemie bezpieczeństwa narodowego. Częścią tych zasobów są obszary morskie wykorzystywane na ćwiczenia Marynarki Wojennej, lotnictwa i obrony rakietowej. Poligony te i trasy dotarcia do nich są konieczne do zapewnienia bezpieczeństwa zarówno w obszarze Zalewu Szczecińskiego, jak i poza nim. Część z tych poligonów ma charakter jawny, część jest tajna. Obszary poligonów morskich znajdują się na morskich wodach wewnętrznych.

Ministerstwo Obrony Narodowej (MON) zaleca, aby w procesie planistycznym związanym z opracowaniem planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich zostały uwzględnione potrzeby w zakresie obronności państwa, wynikające m.in. z ustanowionych stref niebezpiecznych dla żeglugi i rybołówstwa oraz z prowadzonych działań wojska na obszarach morskich.

Za konieczne uważa się uzgodnienie z MON planowanych przedsięwzięć mogących mieć wpływ na:

- bezpieczeństwo realizacji zadań lotniczych sił powietrznych i marynarki wojennej oraz na wydzielone strefy przestrzeni powietrznej,
- zobrażenia radiolokacyjne systemu obserwacji i morskiej łączności radiowej,
- funkcjonowanie obiektów i kompleksów wojskowych.

Oprócz poligonów morskich pod uwagę należy również wziąć trasy lotów wojskowych na małych wysokościach (MRT) nad obszaramiorskimi. Są to wydzielone, zgodnie z potrzebami, korytarze o szerokości 5 lub 10 km i granicach pionowych od ziemi do 2700 m.

W granicach pasa nadbrzeżnego obszaru Studium, w północnej części Kanału Piastowskiego, zlokalizowany jest teren zamknięty – **kompleks wojskowy nr 5333**. Zgodnie z Decyzją Nr 38/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2017 r. zmieniającą decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. Min. Obrony Nar. poz. 33 z dnia 13 lutego 2017 r.) ww. kompleks wojskowy nr 5333 zlokalizowany jest w mieście Świnoujście, obr. 0010 Świnoujście 10, działki nr 245, 246/1, 246/2 i 247. Jego lokalizacja została przedstawiona na poniższej rycinie.

85 | Strona

### **Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu:**

- Należy wziąć pod uwagę informacje dotyczące istniejących nieoznakowanych miejsc ćwiczeń żołnierzy jednostki wojskowej.
- Potrzeby obronne, a więc także uwzględnienie w Planie informacji o charakterze niejawnym, powinny być zapewnione poprzez opiniowanie projektu Planu przez Ministerstwo Obrony Narodowej (MON).
- Dla istniejących i planowanych miejsc wykorzystywanych przez MON należy wskazać strefy bezpieczeństwa wokół obiektów na obszarze morskich wód wewnętrznych Zalewu Szczecińskiego, zwłaszcza w rejonie obiektów wykorzystywanych przez wojsko.

### **c) Górnictwo i przemysł wydobywczy**

Na obszarze objętym niniejszym opracowaniem nie zostały udokumentowane żadne złoża surowców mineralnych. W bliskim sąsiedztwie portu występują natomiast wody lecznicze.

Tabela 2. Surowce i złoża w rejonie obszaru Portu Świnoujście.

| Lp. | Nazwa złoża   | Kopalina       | Nadzór górniczy                  | Nr dokumentu | Nr złoża |
|-----|---------------|----------------|----------------------------------|--------------|----------|
| 1.  | Świnoujście I | wody lecznicze | Okręgowy Urząd Górniczy – Poznań | 1208/2013    | 7935     |

Źródło: na podstawie danych Państwowego Instytutu Geologicznego - Państwowego Instytut Badawczego  
<http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>

Dla potrzeb Uzdrowiska Świnoujście S.A. zostały udokumentowane zasoby wód leczniczych (solanek) z utworów dolnokredowych, Świnoujście I. Aktualne otwory z solanką: Jantar, Teresa, XXX-Lecia. Złoże solankowe posiada zatwierdzony obszar górniczy, a Uzdrowisko Świnoujście strefę ochronną A, B oraz C.

#### **➤ Planowane działania**

1 grudnia Minister Środowiska wydał koncesję nr 9/2017/Ł na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego oraz wydobywanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż na obszarze „Wolin”. Koncesja wydana została na okres 10 lat, w tym 5 lat dla fazy poszukiwania i rozpoznawania oraz pięciu lat dla fazy wydobywania licząc od dnia wydania decyzji inwestycyjnej.



## 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 Świnoujściu, 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 Świnoujściu 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 Świnoujściu.

### **Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (VASAB 2010)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

U podstaw rozwoju Pomorza Przedniego leżą następujące założenia:

- Transport i sieci komunikacyjne należy tak rozbudowywać aby obejmowały i łączyły między sobą wszystkie części Kraju Związkowego, w tym należy wzmocnić rentę geograficzną Kraju w aspekcie powiązań gospodarczych, socjalnych i kulturalnych z Europą Północną i Wschodnią. Kolejowy transport pasażerski i towarowy, żegluga śródlądowa i pełnomorska oraz publiczna komunikacja bliskiego zasięgu mają być rozwijane priorytetowo.

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

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

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

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

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

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

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

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

Sieci transportowe zapewniają dostępność wewnętrzną i zewnętrzną.

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

Zakłada się wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich w tym:

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

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

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

## 2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych

Część uwarunkowań zewnętrznych zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego, w tym portu w Świnoujściu 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 wzmocnianie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie

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

Dokumentem wykonawczym do rządowej „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” w obszarze problematyki portów morskich jest „Program rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)” [MTBiGM, 2013b]. W dokumencie zawarto diagnozę aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich, przygotowano prognozy obrotu ładunkowego oraz ruchu pasażerskiego polskich portów morskich do 2020 r. i perspektywy dalszych zmian na wspomnianych rynkach do roku 2030. Najważniejszy element opracowania – cele i priorytety rozwoju portów morskich, stanowią ramy dla ubiegania się przez podmioty zarządzające portami morskimi, urzędy morskie, gminy miast portowych oraz Polskie Linie Kolejowe S.A., 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 prowadzi 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 morską 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 morską 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 morską 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 różnicowanej wprawdzie 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 brzegowej

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 Świnoujście, 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 Świnoujście 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 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie określenia granic pasa ochronnego na terenie Miasta Świnoujście (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 520)
- Zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 11 stycznia 2008 r. w sprawie określenia granic pasa technicznego od strony lądu na terenie Miasta Świnoujścia (Dz. Urz. Woj. Zach. Nr 6. poz. 154)

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 oddalonych 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 skonstruowane z sąsiadującymi w niewielkiej odległości wzniesieniami 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, powódzie sztormowe, zniszczenia infrastruktury (zjazdy technologiczne, zejścia, budowle ochronne, rozmycia refulatu, zagrożenie bezpiecznej eksploatacji infrastruktury na zapleczu).

Monitoring strefy przybrzeżnej obszaru Studium dla Zalewu Szczecińskiego obejmuje lotniczy skanowanie laserowe wykonywany cyklicznie co roku od 2008 r. Ostatnie skanowanie laserowe na obszarze opracowania zostało przeprowadzone w 2016 r. i objęty był nim pas lądu o szerokości 500,0 m licząc od linii wody oraz pas wody o minimalnej szerokości 500,0 m od linii wody.

### 3. Zagrożenie powodziowe

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

Ryc. 45. 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 km<sup>2</sup> (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 Przytór 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).

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

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

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

21 listopada 2017 r., 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”. Projekt jest finansowany ze środków unijnych, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Oś priorytetowa II: Ochrona środowiska w tym adaptacja do zmian klimatu, Działanie 2.1 Adaptacja do zmian klimatu wraz zabezpieczeniem i zwiększeniem odporności na klęski żywiołowe, w szczególności katastrofy naturalne oraz monitoring środowiska. Wartość projektu to ok. 600 tysięcy złotych, z czego dofinansowanie UE wyniesie ok. 510 tys. złotych.

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.

Na początku listopada, w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego, została zawarta umowa z firmą Multiconsult Polska Sp. z o. o. z Warszawy na realizację zadania pn. „Wykonanie przeglądu i aktualizacji map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od

strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Szczecinie”, na kwotę ok. 444 tys. złotych. Zgodnie z umową, termin realizacji zamówienia to 31 maja 2019 roku.<sup>31</sup>

#### **Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu:**

- Warto wykorzystać plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich do stworzenia warunków dla lokowania tu nowych form czerpania pożytków z morza, szczególnie tych zapewniających całoroczne zatrudnienie.
- Należy spodziewać się wzrostu tempa rozwoju turystyki nadmorskiej. W związku z tym należy rezerwować morską przestrzeń „kapieliskową”, a także zwrócić uwagę na możliwość degradacji środowiska morskiego (potrzeba ochrony jego szczególnie cennych elementów). Harmonizacji wymaga rozwój turystyki z ochroną przyrody.
- W związku z prognozowanym rozwojem turystyki i rekreacji, szczególny nacisk należy położyć na ochronę środowiska przyrodniczego przed presją antropogeniczną. W tym przypadku konieczne będzie równoważenie tej presji i potrzeb ochrony środowiska.
- Należy wykorzystać istniejące złoża gazu ziemnego w celu rozwoju przemysłu wydobywczego (gmina Międzyzdroje i Świnoujście).
- Należy dążyć do poprawy dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza portów zalewowych.
- W związku z występującym na obszarze opracowania zjawiskiem „cofki” należy przewidzieć działania mające na celu zabezpieczenie brzegów morskich wód wewnętrznych przed ich degradacją.
- Ochrona podmokłych łąk, trzcinowisk, kanałów i rowów znajdujących się na obszarze oddziaływania „cofki”.
- Rozwój turystyki, wymagający wyznaczenia nowych terenów pod zabudowę, a także rozwój infrastruktury czy dokonywanie prac mających na celu stabilizację podłoża lub sztuczne kształtowanie brzegu, wymaga przeprowadzenia wyprzedzająco inwentaryzacji flory i fauny pod kątem występowania gatunków chronionych.
- W zagospodarowaniu brzegów portu należy uwzględnić zasięg obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.
- Właściwym sposobem ochrony przed powodzią jest użytkowanie terenów zalewowych w sposób niewrażliwy na skutki zalania.

---

<sup>31</sup> <http://www.ums.gov.pl/191-przegląd-i-aktualizacja-map-zagrożenia-i-ryzyka-powodziowego.html>

## 4. Ochrona brzegów

Ryc. 46. Falochrony



Źródło: opracowanie własne

Planowana inwestycja – budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Inwestycja polega na wykonaniu ścianki szczelnej o długości 1300 m przebiegającej równolegle do istniejącego falochronu wschodniego i wypełnienie powstałego obszaru urobkiem wydobytym z dna morskiego w ilości ok. 2 mln m<sup>3</sup> w wyniku czego powstanie załadowiony obszar o powierzchni 20 ha. Obszar ten stanowić będzie zaplecze pierwszej linii trzech nowych nabrzeży przewidzianych do budowy w porcie zewnętrznym (w tym miejsca schronienia dla statków). W skład inwestycji wchodzi budowa pierwszego nabrzeża głębokowodnego o dł. około 400 m. i głębokości technicznej 14,5 m, a docelowo uzyskania głębokości technicznej 17,0 m.

Planowany termin realizacji: 2018-2020.<sup>32</sup>

### **Wnioski do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Świnoujściu:**

- Nie należy ograniczać prac związanych z zabezpieczeniem przeciwozryjnym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym na odcinkach brzegu wskazanych w ustawie o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich (Dz. U. 2016, poz. 678).
- W planowaniu należy uwzględnić zadania przewidziane Programem ochrony brzegów morskich na lata 2004-2028 oraz zapisy Planów Zarządzania Ryzykiem Powodziowym.

<sup>32</sup> <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/rozw%C3%B3j/projekty-unijne-w-ramach-poi%C5%9A>



- Należy założyć wzrost zarówno długości odcinków erodowanych i tempa ich niszczenia, jak również zmniejszającą się odporność brzegów na wzrost poziomu morza. Możliwa intensyfikacja ochrony brzegów silnie erodowanych, modernizacja i rozbudowa istniejących systemów, potencjalnie stanowiąca barierę dla wielu działań gospodarczych, np. rozwoju sportów wodnych czy istnienia rybackich przystani.
- Należy zwrócić szczególną uwagę na potencjalne presje ze strony użytkowania obszarów morskich wywierane na brzeg i jego zaplecze.
- Należy uwzględnić uwarunkowania wynikające z istniejących obszarów prawnie chronionych i projektowanych do ochrony.
- Dla wszystkich portów i przystani należy zabezpieczyć utrzymanie brzegów lub wałów przeciwpowodziowych, zgodnie z wymogami normatywnymi, dotyczącymi urządzeń przeciwpowodziowych. W strefie pasa technicznego należy utrzymać brzegi w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

## VI. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu

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

Najbardziej konfliktogennym sposobem wykorzystania morskich wód okazała się infrastruktura liniowa, następnie obszary wojskowe. Na obszarze portów nie występuje natomiast konflikt w obszarze rybołówstwa z uwagi na stałe wyłączenie na podstawie przepisów prawa obszaru portu z rybołówstwa komercyjnego.

### 1. Infrastruktura techniczna.

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

- obszarami wydobywania surowców (wydobycie może naruszyć sieć kabli i rurociągi),
- ochroną brzegów i miejscem wejścia kabla lub rurociągu w ląd,
- żegluga (w zakresie kotwiczenia),
- obroną narodową (zagrożenie dla infrastruktury z uwagi na prowadzone ćwiczenia wojskowe),
- ochroną przyrody (wyprowadzenie infrastruktury z wody na ląd (z uwagi na siedliska chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów).

### 2. Wydobywanie surowców.

Górnictwo zalewowe niesie ze sobą wiele konfliktów przestrzennych i ekologicznych. Lokalizacja aktywności wydobywczej jest bowiem zdeterminowana występowaniem złóż, które są nieprzenaszalne, i, jeśli zostaną rozpoznane, podlegają ochronie.

Użytkowanie obszaru morskich wód wewnętrznych przez wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego, a także przez rurociągi, wyklucza użytkowanie tego obszaru na cele:

- szlaków żeglugowych (bezpieczeństwo żeglugi),
- ochrony przyrody (groźba zanieczyszczenia),
- odkładania urobku z prac pogłębiarskich,
- rybołówstwa i ćwiczeń wojskowych (ze względów bezpieczeństwa, a w przypadku rybołówstwa również ze względu na możliwość skażenia ryb),
- turystyki zalewowej (strefy bezpieczeństwa),
- uzdrowiskowe (groźba zanieczyszczenia i zmniejszenie walorów krajobrazowych),
- kulturowe (wydobywanie złóż może doprowadzić do destrukcji podwodnego dziedzictwa kulturowego oraz zniszczenia wraków).

Wydobywanie może doprowadzić do destrukcji podwodnego dziedzictwa kulturowego. Może także trwale naruszyć brzeg ze względu na połączenie z lądem siecią kabli i rurociągów.

### 3. Żegluga i porty.

Porty i żegluga wykazują konflikt z :

- obszarami wydobywania surowców (obszary zamknięte),
- infrastrukturą liniową (konieczność uporządkowania infrastruktury tak, aby nie stwarzała zagrożeń),

- 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),
- strefami ochronnymi kompleksu wojskowego K-4381 Karsibór (skład amunicji) – ograniczenia w zabudowie,
- obszarami poligonów wojskowych (obszary zamknięte dla żeglugi).

#### 4. Podwodne dziedzictwo kulturowe i turystyka.

Podwodne dziedzictwo kulturowe pozostaje w konflikcie z:

- składowaniem urobku pochodzącym z prac pogłębiarskich,
- kąpieliskami i sportami wodnymi,
- wydobywaniem węglowodorów,
- rybołówstwem dennym,
- żegluga (w zakresie kotwiczenia),
- liniową infrastrukturą techniczną.

Turystyka wrakowa pozostaje w konflikcie z:

- rybołówstwem (zagrożenie dla życia nurka),
- nawigacją (redy, tory podejściowe wykluczone dla nurkowania wrakowego),
- ochroną przyrody (płoszenie zwierząt, niszczenie siedlisk przybrzeżnych).

Żeglarstwo pozostaje w konflikcie z:

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

#### 5. Obronność i bezpieczeństwo państwa.

Poligony wojskowe na czas ich zamknięcia wyłączają wszelkie inne formy użytkowania, a na stałe – formy wymagające budowli i konstrukcji (wydobycie węglowodorów), z wyjątkiem ochrony brzegów. Ćwiczenia wojskowe mogą być zagrożeniem dla podwodnej liniowej infrastruktury technicznej, a nawet dla podwodnego dziedzictwa kulturowego i wraków. Akweny wykorzystywane przez Marynarkę Wojenną mogą być ponadto czasowo zamykane także dla rybołówstwa.

Ponadto istniejący kompleks wojskowy K-4381 Karsibór, którego strefa ochronna wykracza poza granice terenu zamkniętego, wprowadza ograniczenia w sposobie zagospodarowania obszaru znajdującego się w zasięgu ww. strefy – zakaz wznoszenia obiektów użyteczności publicznej, zabudowy zwartej, autostrad i dróg o dużym natężeniu ruchu oraz zabudowy rozproszanej (w strefie 5 kPa).

#### 6. 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:

- wydobywania węglowodorów – możliwość wpływu na stan strefy brzegowej przy lokalizacji pól poboru zbyt blisko brzegu,
- 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).

## 7. Ochrona środowiska

Południowa część obszaru Studium znajduje się w granicach obszaru SOOS (PLH320019) „Wolin i Uznam”; Północna część obszaru Studium znajduje się w granicach obszaru „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002. Ponadto obszar Portu w Świnoujściu sąsiaduje z obszarem OSOP „Delta Świny” i OSOP „Zatoka Pomorska” PLB990003.

Na części obszaru Studium, w rejonie Starej Świny, stwierdzono siedlisko przyrodnicze estuarialne (1130).

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

- tor wodny Świnoujście – Szczecin,
- obszary cenne przyrodniczo (obszar od Świnoujścia do Wolina),
- obszary poszukiwania i wydobywania surowców,
- obszar Poligonu Marynarki Wojennej.

## VII. Wykaz tabel i rycin

- Ryc. 1. Zakres przestrzenny obszaru objętego Studium
- Ryc. 2 Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.
- Ryc. 3 Lokalizacja obszaru Studium na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.
- Ryc. 4. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Świnoujściu.
- Ryc. 5. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Świnoujście
- Ryc. 6. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych
- Ryc. 7. Granice obszarów żeglugi portowej na obszarze Zalewu Szczecińskiego
- Ryc. 8. Nabrzeża w Porcie Morskim w Świnoujściu
- Ryc. 9. Nazwy i lokalizacja obiektów portowych.
- Ryc. 10. Port Handlowy Świnoujście
- Ryc. 11. Nabrzeże Górników – Terminal masowy
- Ryc. 12. Nabrzeże Portowców – Terminal Bunge Trade Polska
- Ryc. 13. Nabrzeże Chemików – Terminal Deza
- Ryc. 14. Nabrzeże Górników – Terminal drobnicowy
- Ryc. 15. Lokalizacja Terminalu kontenerowego
- Ryc. 16. Terminal kontenerowy
- Ryc. 17. Lokalizacja Terminala Promowego Świnoujście
- Ryc. 18. Widok na Terminal Promowy Świnoujście z lotu ptaka
- Ryc. 19. Makiet Terminala LNG
- Ryc. 20. Zbiorniki gazu – terminal LNG
- Ryc. 21. Lokalizacja Portu Jachtowego
- Ryc. 22. Świnoujski Wolny Obszar Celny
- Ryc. 23. Lokalizacja Euro Terminala
- Ryc. 24. Widok z lotu ptaka na Euro Terminal
- Ryc. 25. Dostępność drogowa obszaru portowego
- Ryc. 26. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Świnoujście.
- Ryc. 27. Długość nabrzeży w portach morskich w 2015 r.
- Ryc. 28. Przeładunki
- Ryc. 29. Zawinięcia
- Ryc. 30. Obroty portowe – Terminal Promowy Świnoujście
- Ryc. 31. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim
- Ryc. 32. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich
- Ryc. 33. Akcje ratownicze w porcie Świnoujście.
- Ryc. 34. Flota kutrowa według portu rejestracji.
- Ryc. 35. Łodzie rybackie według baz rybackich.
- Ryc. 36. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania
- Ryc. 37. Koncepcja przebudowy światłowodu Karsibór
- Ryc. 38. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS
- Ryc. 39. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwych ministrów.
- Ryc. 40. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS
- Ryc. 41. Lokalizacja wraków statków na obszarze opracowania
- Ryc. 42. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Świnoujściu

Ryc. 43. Rozmieszczenie miejsc żeglarskich na Zalewie Szczecińskim

Ryc. 44. Lokalizacja obszarów wojskowych na tle obszaru opracowania

Ryc. 45. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania

Ryc. 46. Falochrony

Tabela 1. Wykaz wydanych pozwoleń na realizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń

Tabela 2. Surowce i złoża w rejonie obszaru Portu Świnoujście.



## VIII. Wykaz materiałów źródłowych.

1. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy georodwiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Świnoujście (112). Arkusz Międzyzdroje (113). Warszawa 2009.
2. [www.igipz.pan.pl](http://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;
8. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ujście Odry i Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
9. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zatoka Pomorska. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
10. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ostoja na Zatoce Pomorskiej. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
11. Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009;
1. 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;
2. 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;
3. 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.
4. Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2007
5. Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2016
6. Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2016
7. Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)
8. <http://www.port.szczecin.pl>
9. [www.otport.swinoujscie.pl](http://www.otport.swinoujscie.pl)
10. [www.sft.pl](http://www.sft.pl)
11. [www.polskielng.pl](http://www.polskielng.pl)
12. <https://pl.wikipedia.org>
13. [www.osir.swinoujscie.pl](http://www.osir.swinoujscie.pl)
14. [www.euro-terminal.pl/](http://www.euro-terminal.pl/)