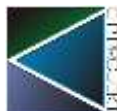




Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



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 B – PORT MORSKI W SZCZECINIE – 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

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 B – Port Morski w Szczecinie – 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	7
II. Uwarunkowania środowiska	8
1. Charakterystyka geograficzna	8
2. Klimat	8
3. Warunki geologiczne	8
4. Warunki wodne	10
5. Wody podziemne	11
6. Środowisko przyrodnicze	12
7. Formy ochrony przyrody	16
III. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych	24
1. Rola portów morskich w Strategii rozwoju transportu do 2020 roku	24
2. Zarząd nad Portem Morskim w Szczecinie	26
3. Funkcje i rozwój portów morskich mających podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej	27
4. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	30
5. Trasy żeglugi	32
6. Składowanie urobku	36
8. Infrastruktura portowa	36
a) DB Port Szczecin Sp. z o.o.	45
b) Bulk Cargo-Port Szczecin Sp. z o.o.	48
c) Wolny obszar celny	49
d) Dostępność drogowa i kolejowa	49
e) Scenariusz rozwoju portu w Szczecinie zgodnie z Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)	52
9. Port w liczbach	55
10. Strefy zamknięte	60
a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM	60
b) Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach	60
c) Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	60
11. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	61
a) Liniowa infrastruktura techniczna	61
b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	64
c) Elementy nad wodami portowymi	68

d) Wraki	68
e) Kanalizacja	68
f) Planowane inwestycje	68
IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych.	70
1. Dokumenty poziomu transgranicznego	70
2. Przestrzeń województwa zachodniopomorskiego w krajowych dokumentach strategicznych	74
3. Dokumenty poziomu regionalnego	82
V. Charakterystyka pasa nadbrzeżnego, zagrożenia, przekształcenia i ochrony.	83
1. Opis linii brzegowej	83
2. Przekształcenia linii brzegowej	83
3. Zagrożenie powodziowe	84
V. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu.	91
VI. Wykaz tabel i rycin	93
VII. Wykaz materiałów źródłowych.	94

I. Wprowadzenie

1. Wstęp

Niniejsze Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Szczecinie (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 Szczecinie 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 Szczecinie zwanego dalej Planem. Sporządzenie takiego Planu przewiduje się w horyzoncie czasowym 2017-2019. Studium stanowi zbiór najlepszej dostępnej wiedzy, niezbędnej w celu sporządzenia aktu planistycznego.

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

Wszystkie własne tematyczne opracowania graficzne, zawarte w treści Studium, wykonano w skali 1:20 000.

2. Delimitacja obszaru analizy

Port morski Szczecin jest położony w zachodniej części woj. zachodniopomorskiego, w środkowej części Szczecina, w dzielnicy Śródmieście. Znajduje się w odległości ok. 68 km na południe od Zatoki Pomorskiej i ok. 11 km od Zalewu Szczecińskiego (licząc po torze wodnym).

Port morski Szczecin jest usytuowany nad Odrą i kanałami osiedla Międzyodrze-Wyspa Pucka. Położony jest w zachodniej części Pobrzeża Szczecińskiego, w północnej części Doliny Dolnej Odry na Międzyodrzu. W skład portu wchodzi akweny będące odgałęzieniami Odry i kanałami.

Odcinek Odry pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu morskiego Szczecin ma status morskich wód wewnętrznych, a obecne granice portu morskiego zostały określone w § 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2005 roku w sprawie w sprawie ustalenia granic portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu i Policach od strony lądu¹.

¹ Dz. U. nr 119, poz. 1010

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 Szczecinie.

Przedmiotem opracowania są morskie wody wewnętrzne portu morskiego w Szczecinie oraz obszar lądowy, przylegający do linii brzegu tych wód o szerokości ok. 100 m.

Zgodnie z Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2016 w 2015 r. długość nabrzeży portu wynosiła ogółem 20063 m – w tym: nadające się do eksploatacji 14959 m, nabrzeża przeładunkowe 11719 m, nabrzeża przeładunkowe nadające się do eksploatacji 10686 m.

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 Szczecinie. W pierwszej kolejności dotyczą one stanu ekosystemu morskiego, tj. są to informacje:

- przyrodnicze (granice istniejących i projektowanych obszarów prawnie chronionych; występowanie chronionych i cennych siedlisk przyrodniczych gatunków flory i fauny oraz miejsc żerowania ryb),
- hydromorfologiczne (dynamika linii brzegowej),
- geologiczne, w tym rodzaje osadów, zasoby mineralne itp.

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

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

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

- wniosków złożonych odpowiednio do ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich,
- wniosków złożonych do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz pozwoleń Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w sprawie układania i utrzymywania podmorskich kabli i rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych,
- zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, programów, strategii i planów rozwojowych województwa oraz gmin nadportowych.

Zebrane w niniejszym dokumencie informacje stanowią materiał wyjściowy do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Portu Morskiego w Szczecinie.

II. Uwarunkowania środowiska

1. Charakterystyka geograficzna²

Prowincja: Niż Środkowoeuropejski (31)

Podprowincja: Pobrzeża Południowobałtyckie (313)

Makroregion: Pobrzeże Szczecińskie (313.2-3)

Mezoregiony: Dolina Dolnej Odry (313:24), Równina Goleniowska (313.25).

Obszar rejonu Szczecina położony jest na styku czterech jednostek fizycznogeograficznych wchodzących w skład makroregionu Pobrzeże Szczecińskie (Kondracki, 2009). Są to: w części północno-zachodniej i zachodniej – fragment Wzniesień Szczecińskich, oddzielonych Doliną Dolnej Odry od wzniesień Wzgórz Bukowych na południu i Równiny Goleniowskiej na wschodzie.

Wzniesienia Szczecińskie, znajdujące się na lewym brzegu Odry, składają się z dwóch kompleksów: Wzgórz Warszawskich z kulminacją 130 m n.p.m. w północnej części Szczecina oraz wysoczyzny morenowej w południowej i zachodniej części miasta. Dolina Dolnej Odry zaczyna się pod Cedynią i ciągnie się po Zalew Szczeciński przez około 84 km, pod Szczecinem ma 10-12 km szerokości. Równina Goleniowska rozciąga się na wschód od jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego. Wzgórza Bukowe są spiętrzoną wałem moren czołowych po wschodniej stronie Doliny Dolnej Odry, dochodzącą do 148,4 m n.p.m.

Różnorodność rzeźby, będąca wynikiem silnie zróżnicowanej budowy geologicznej oraz przeobrażeń obszaru w czwartorzędzie, powoduje, że rejon Szczecina należy zaliczyć do jednego z najbardziej urozmaiconych geomorfologicznie rejonów Niżu Polskiego.

2. Klimat

Warunki klimatyczne przedmiotowego obszaru kształtowane są przez częste przemieszczanie się układów niżowych nad urozmaiconym morfologicznie terenem. Średnia temperatura roczna na terenie miasta waha się od 8,0 do 8,4°C. Nieco niższa jest na obszarze Międzyodrza. Napływ oceanicznych mas powietrza oraz bliskość dużych zbiorników wodnych i obszarów leśnych powodują, iż średnia wilgotność względna przekracza 70%. Najmniejsze wartości opadów (550 mm rocznie) występują wzdłuż doliny Odry, największe – na okalających miasto wzniesieniach (630 mm rocznie). Maksymalne wielkości opadów występują w miesiącach lipcu i sierpniu (Stachy, 1987; Starkel, 1991).

3. Warunki geologiczne

Budowa geologiczna rejonu Szczecina została przedstawiona na Szczegółowej mapie geologicznej Polski w skali 1:50 000 arkusz Szczecin oraz w objaśnieniach do tej mapy (Dobrcki, 1982a; b).

² Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Szczecin (228). Warszawa 2009.

Szczecin leży w obrębie dwóch jednostek tektoniczno-strukturalnych: część północno-wschodnia w obrębie wału pomorskiego, pozostałą część obejmuje synklinorium szczecińsko-łódzko-miechowskie.

Wał pomorski jest wypiętrzeniem kompleksu mezozoicznego. Nieckę wypełniły ilasto-mułkowe utwory trzeciorzędu, leżące niezgodnie na węglanowych osadach kredowych.

Najstarszymi utworami odsłaniającymi się pod czwartorzędem (tworzące swego rodzaju okna erozyjne) są: w obszarze wału pomorskiego utwory kampanu, wykształcone jako margle i kreda piszcząca z licznymi krzemieniami, a w obszarze niecki utwory mastrychtu wykształcone jako wapienie margliste i zwięzłe opoki.

Powierzchnia podczwartorzędowa jest wyraźnie zróżnicowana. Jej deniwelacje przekraczają 200 m. Najwyżej położona jest w rejonie Wzgórz Bukowych. Wyraźne obniżenie występuje w kierunku Szczecin – Pomorzany.

Procesy glacitektoniczne, związane ze starszymi zlodowaceniami, skomplikowały obraz powierzchni przedczwartorzędowej. Najsilniej zaznaczyły się w obszarze niecki, gdzie zaburzeniu i przemieszaniu uległy plastyczne utwory trzeciorzędu.

Osady trzeciorzędu zajmują znaczne powierzchnie, wyścielając niemal cały obszar niecki szczecińskiej. Na powierzchni odsłaniają się jako kry wśród utworów czwartorzędu.

Najgłębsze partie niecki wyznacza zasięg paleogeńskich ilów septariowych, w obszarach płytszych osadzały się utwory mułowcowe. Osady oligocenu występują bezpośrednio na powierzchni terenu jako znacznych rozmiarów porwaki i kry glacialne, a niekiedy większe fragmenty łusek glacitektonicznych. Główna strefa ich występowania obejmuje Wzgórze Warszawskie oraz północne i północno-wschodnie zbocza Gór Bukowych. W rejonie Płoni Śmierdnicy ility septariowe stanowiły przedmiot eksploatacji dla ceramiki budowlanej i produkcji keramzytu.

Morskie osady miocenu (mułki, mułowce i piaski), które zachowały się fragmentarycznie, głównie w południowej części arkusza występują powyżej ilastej serii oligocenu.

Osady plejstoceny pokrywają niemal całą powierzchnię. Pierwotna sekwencja warstw jest na znacznej części zaburzona, głównie przez procesy glacitektoniczne. Ich efekty są bardzo wyraźne w postaci porwaków skał starszych i struktur glacialnych. Utrudnia to ustalenie ich pierwotnego profilu stratygraficznego. Na omawianym obszarze wyróżniono osady zlodowaceń południowopolskich, środkowopolskich i zlodowacenia Wisły. Brak jest udokumentowanych utworów interglacialnych.

Mięszość utworów czwartorzędowych jest bardzo zróżnicowana i w wartościach skrajnych wynosi od kilku metrów w obrębie wału pomorskiego do ponad 200 m w południowych dzielnicach Szczecina.

Na profil osadów zlodowaceń południowopolskich składają się osady zastoiskowe, wodnolodowcowe i gliny zwałowe. Najstarszymi utworami plejstocenickimi są na obszarze arkusza piaski i żwiry wodnolodowcowe. Występują sporadycznie, a ich mięszość waha się od 3 do 18 m. Bardziej pospolite są ility, mułki i piaski zastoiskowe, występujące na znacznych powierzchniach, osiągające mięszość do 20-kilku metrów w rejonie Szczecin – Dąbie. Gлина zwałowa stanowi podstawowy osad na obszarze. Występuje w obniżeniach powierzchni podczwartorzędowej i osiąga największe mięszości (do ponad 100 m) wśród wszystkich poziomów glacialnych. Gлина zwałowa zlodowacenia południowopolskiego jest szara, zwięzła. Charakteryzuje się obecnością największych porwaków ilów septariowych. Ilość porwaków i ich rozmiary świadczą, że zostały oderwane w pobliżu miejsca ich występowania.

Osady zlodowaceń środkowopolskich występują na obszarze całego arkusza Szczecin. Ich mięszość wynosi zazwyczaj 20-50 m. Najniżej w profilu stratygraficznym leżą piaski wodnolodowcowe

dolne. Na obszarze Wzgórz Szczecińskich piaski te leżą na glinie zwałowej zlodowaceń południowopolskich. Pospolitsze od wodnolodowcowych są na tym obszarze są podmorenowe piaski, mułki i ily zastoiskowe, przykryte gliną zwałową. Osady te w rejonie Szczecina osiągają do 15 m miąższości.

Najbardziej rozpowszechnionym osadem zlodowaceń środkowopolskich jest glina zwałowa. Jest to glina zwięzła, miejscami zapiaszczona. W obrębie glin zwałowych występują liczne i o zróżnicowanych rozmiarach porwaki i kry utworów starszych od czwartorzędu. W rejonie Wzgórz Szczecińskich i Puszczy Bukowej należą one do co najmniej pięciu różnych wiekowo i litologicznie utworów. Najpospolitsze są porwaki i kry środkowoooligocenских iltów septariowych. Mniej pospolite są kry dolnoeocenских iltów i mioceńskich piasków morenowych i górnokredowych margli.

Osady zlodowacenia Wisły tworzą przypowierzchniową część pokrywy plejstocenkiej. Pospolitym osadem tego okresu są piaski i żwiry wodnolodowcowe o miąższości do 10 m, z cienkimi wkładkami mułków. Podstawowym poziomem litostratygraficznym zlodowacenia Wisły jest glina zwałowa, charakteryzująca się większym zapiaszczeniem niż gliny starsze. W zależności od stopnia zwietrzenia zawiera zróżnicowaną ilość głązów i otczaków skał pochodzenia skandynawskiego. Ich ilość i wielkość wzrasta w miejscach, gdzie glina wyściela dna wytopisk. W obszarze Wzgórz Szczecińskich i Puszczy Bukowej glina występuje na powierzchni, tworząc małe płyty otulające stoki.

Piaski, żwiry i głązy lodowcowe to osady, związane z utworami moreny dennej lub ablacyjnej. Pod względem litologicznym są to piaski różnoziarniste w różnym stopniu pylaste, z niewielką domieszką żwirów i pojedynczymi głązami.

Ponad osadami glacialnymi występuje zróżnicowany zespół osadów powstałych podczas wytapiania lodu. Na omawianym obszarze piaski ze żwirem z tego okresu budują taras kemowy w północnym obrzeżeniu Wzgórz Warszawskich. Piaski i żwiry wodnolodowcowe tworzą małe sandry w rejonie Niebuszewa.

Końcowym ogniwem stratygraficznym osadów fazy pomorskiej zlodowaceń północno-polskich są ily, mułki i piaski zastoiskowe, występujące m.in. w rejonie Niebuszewa i w obniżeniu na wschód od jeziora Dąbskiego.

Holocenские osady są dość pospolite, występują w różnych facjach i osiągają różne miąższości. W doliny Odry występują piaski o różnym stopniu uziarnienia, a także piaski mułkowe, mułki i mady. Wyraźny udział frakcji grubszej zaznacza się w spągowej części osadów rzecznych.

Torfy wraz z towarzyszącymi im utworami należą do najbardziej pospolitych utworów powierzchniowych. Występują w dnie doliny Odry. Profil osadów torfowych jest ściśle uzależniony od ukształtowania podłoża i osiąga maksymalnie 2-5 m miąższości.

4. Warunki wodne

Głównym elementem sieci hydrograficznej na analizowanym obszarze jest płynąca dwoma nurtami rzeka Odra.

Odra Zachodnia, w najszerszym nurcie rzeki, osiąga szerokość 140-200 m i głębokość 5-10 m. Odra Wschodnia (Regalica), która jest kanałem przekopanym w XIX wieku, ma szerokość około 160 m i średnią głębokość 7 m. Średnia amplituda wahań rzeki Odry w skali rocznej wynosi około 1 m. Odra Zachodnia uchodzi do Rostki Odrzańskiej. Naturalnym ujściem kanału Odry Wschodniej jest Jezioro Dąbie.

Jezioro Dąbie, o powierzchni 56 km² (czwarte co do wielkości w Polsce). Jest to jezioro eutroficzne, o średniej głębokości 3,0-3,5 m. Brzegi jeziora silnie porasta roślinność brzegowa, podwodna i nawodna z rozległymi polami oczeretu i szuwaru. Jezioro zasilane jest przez rzekę Płonię, która wraz z dopływami odwadnia południowo-wschodnią częśći arkusza.

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 dwa piętra wodonośne – czwartorzędowe i kredowe.

Na podstawie zamieszczonego podziału Polski na 161 JCWPd obszar Studium znajduje się w granicach JCWPd nr 4, a fragment północnej części w granicach JCWPd nr 7.

Ze względu na hydrostrukturalny i tylko lokalnie hydrodynamiczny charakter granic systemu JCWPd nr 4, należy on do systemów częściowo zamkniętych. Odra jest rzeką drenującą wszystkie poziomy wodonośne wód zwykłych. Działy wód powierzchniowych systemu są w ogólnym zarysie zgodne z działami wód podziemnych.

Systemy wodonośne objęte JCWPd nr 4 obejmują obieg wód podziemnych pomiędzy obszarem zasilania poziomu gruntowego przez drenaż poziomów międzyglinowych sąsiadujących wysoczyzn, a drenażem tych wód do wód powierzchniowych jaki zachodzi w korycie Odry.

W układzie pionowego krążenia wód górną granicę systemu stanowi powierzchnia terenu ze strefą aeracji w poziomie gruntowym lub gliny morenowe o charakterze bardzo słabo przepuszczalnym lub słabo przepuszczalnym, lokalnie przepuszczalnym. Granicę dolną systemu można uznać praktycznie za szczelną, gdyż zasilanie z tego kierunku jest i będzie znikome.

Strukturę hydrogeologiczną JCWPd nr 4 tworzy zróżnicowany układ warstw przepuszczalnych i słabo przepuszczalnych w utworach czwartorzędowych i kredowych. Istniejące układy hydrostrukturalne i krążenia wód można sprowadzić do 3 warstw reprezentujących poziomy:

I - gruntowy,

II - międzyglinowy z wyniesionymi elementami poziomu kredowego

III - kredowy.

Poziom kredowy ze względu na zasolenie (poza niewielkim rejonem Gryfina), nie jest rozpatrywany jako poziom użytkowy.

6. Środowisko przyrodnicze

Podokręg: Doliny Odry „Widuchowa – Zalew Szczeciński”

12

w rejonie ujścia Odry, w tym obszarze Studium. W związku z tym w niniejszym opracowaniu wykorzystano ww. informacje.

Roślinność i siedliska przyrodnicze

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

Fitoplankton

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

W sąsiedztwie granic obszaru Studium stwierdzono siedlisko przyrodnicze 91E0.

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

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

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

O ile łęgi topolowo-wierzbowe są łatwe do wydzielenia i wskazania o tyle w przypadku łągów olszowych problematyczna jest jednoznaczna identyfikacja siedliska przyrodniczego. Źródłem problemu jest to, że mimo dolinowego położenia rozległych lasów z olszą w obrębie ostoi, duże

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

Rośliny chronione

Arcydzięgiel nabrzeżny *Angelica archangelica*

Groszek błotny *Lathyrus palustris*

Kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine*

Salwinia pływająca *Salvinia natans*

Wilczomlecz błotny *Euphorbia palustris*

Fauna

Zooplankton i bentos

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

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

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

Ichtiofauna

Na obszarze planu stwierdzono 11 gatunków ryb: leszcz *Abramis brama*, boleń *Aspius aspius*, krąp *Blicca bjoerkna*, płoć *Rutilus rutilus*, wzdręga *Scardinius erythrophthalmus*, lin *Tinca tinca*, koza *Cobitis taenia*, szczupak *Esox lucius*, miętus *Lota lota*, okoń *Perca fluviatilis*, babka bycza *Neogobius melanostomus*.

Najbardziej urozmaicone gatunkowo (zgodnie z inwentaryzacją) były stanowiska o niewielkich głębokościach, brzegach bogatych w powalone lub rosnące w linii brzegowej drzewa, z roślinnością zanurzoną i o liściach pływających oraz niewielkim zagęszczeniu szuwarów. W takich warunkach powstają naturalne kryjówki, szczególnie dla małych ryb, oraz dla drapieżników. Były to jednocześnie punkty położone w pobliżu miejsc, gdzie główny bieg toru wodnego krzyżował się z innymi kanałami (Parnicą, Duńczycą). Zjawisko to można wiązać z tendencją ryb do aktywnego przemieszczania się w

celu zdobycia pokarmu lub łatwiejszą możliwością zmiany miejsca w przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków, np. silnego falowania.

Na całym obszarze opracowania występują dwa gatunki chronione: koza oraz boleń. Podobnie jak koza, boleń należy do gatunków wymienionych w Dyrektywie UE (zał. II) i Konwencji Berneńskiej (zał. III), jednak nie jest obecnie zagrożony wyginięciem.

Herpetofauna

W wyniku inwentaryzacji przyrodniczej zleconej przez inwestora na potrzeby ROŚ³, na obszarze planowanej inwestycji stwierdzono na wyspie Dębinie, Wyspie Ostrów Grabowski oraz na wyspie Wielka Kępa cenne stanowiska chronionych gatunków płazów: żaba trawna, żaba wodna, żaba jeziorowa. W sąsiedztwie obszaru Studium stwierdzono również na stanowiskach rozproszonych dwa chronione gatunki gadów: jaszczurka zwinka, zaskroniec.

Ponadto Waloryzacja Przyrodnicza Województwa Zachodniopomorskiego wykazała dodatkowo występowanie w obszarze planu gatunków: ropuchy szarej, żaby śmieszki, żaby moczarowej, kumaka nizinnego. Występują one przede wszystkim w rejonach Wyspy Skolwiński Ostrów, przy Basenie Papierni, wzdłuż Wyspy Dębina oraz przy Przekopie Mieleńskim.

Teriofauna

Ślady obecności bobra w postaci zgryzów lub tropów stwierdzono na wielu obszarach. Tropu bobra znaleziono na wyspach Dębina, Radolin, Wielka Kępa, Ostrów Grabowski i Ostrów Mieleński. Na wyspach Dębina, Radolin, Wielka Kępa i na Ostrowie Grabowskim zlokalizowano żeremia, najprawdopodobniej w większości zasiedlone, na co wskazywały ślady znalezione w ich pobliżu. Tropu wydry zlokalizowano na fragmentach brzegu w południowej części Ostrowa Grabowskiego.

Ptaki

W bezpośrednim sąsiedztwie granic Studium stwierdzono występowanie następujących gatunków ptaków: bączek *Ixobrychus minutus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, bogatka *Parus major*, brodziec piskliwy *Actitis hypoleucos*, brzęczka *Lacustella luscinioides*, cyraneczka *Anas crecca*, cyranka *Spatula querquedula*, czajka *Vanellus vanellus*, czarnogłówek *Poecile montanus*, czernica *Aythya fuligula*, dzięcioł duży *Dendrocopos major*, dzięcioł zielony *Picus viridis*, dzięciołek *Dendrocopos minor*, dzwonek *Chloris chloris*, gągoł *Bucephala clangula*, gęgawa *Anser anser*, głowienka *Aythya ferina*, kania ruda *Milvus milvus*, kapturka *Sylvia articapilla*, kokoszka *Gallinula chloropus*, kos *Turdus merula*, krakwa *Mareca strepera*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, kulczyk *Serinus serinus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, łośówka *Acrocephalus palustris*, łyska *Fulica atra*, modraszka *Cyanistes caeruleus*, młynówka żałobna *Ficedula hypoleuca*, nurogęs *Mergus merganser*, ohar *Tadorna tadorna*, Pełzacz ogrodowy *Certhia brachydactyla*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, piecuszek *Phylloscopus trochilus*, piegża *Sylvia curruca*, pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, płaskonos *Spatula clypeata*, pliszka siwa *Motacilla alba*, podróżniczek *Luscinia svecica*, potrzos *Schoeniclus schoeniclus*, Raniuszek *Aegithalos caudatus*, rudzik *Erithacus rubecula*, słowik szary *Luscinia luscinia*, śpiewak *Turdus philomelos*, strumieniówka *Locustella fluviatilis*, strzyżyk *Troglodytes troglodytes*, szpak *Strunus vulgaris*, trzcinia *Acrocephalus arundinaceus*, trzcinniczek *Acrocephalus scirpaceus*, zaganiacz *Hippolais icterina*, zięba *Fringilla coelebs*, zimorodek *Alcedo atthis*.

³ Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt: Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m. opracowanie podsumowujące inwentaryzację przyrodniczą przeprowadzoną na potrzeby raportu oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

7. Formy ochrony przyrody

Istniejące formy ochrony przyrody.

Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Dębina”

Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Dębina” obejmuje wyspę „Dębina”, oddzielającą Odrę od jeziora Dąbie. Znajduje się w sąsiedztwie obszaru Studium. Powołany został w celu ochrony cennego ekosystemu, mającego szczególne znaczenie dla ochrony rzadkich gatunków roślin oraz ginących i zagrożonych wyginięciem gatunków ptaków drapieżnych, dla których wyspa jest lęgowiskiem (Dz. U. Woj. Zachodniopom. 2002, nr 52, poz. 1127).

Na terenie Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Dębina” znajduje się pole refulacyjne „Dębina”.

Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Zaleskie Łęgi” około 0,5 km na południe od granic Studium. Obszar położony w Dolinie Odry o powierzchni 71,58 ha. Powołany został rozporządzeniem Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 15 lutego 2001 r. Celem powołania jest ochrona cennego ekosystemu lasów bagiennych, mającego szczególne znaczenie dla zachowania i ochrony rzadkich gatunków roślin i zwierząt.

Obszary Natura 2000

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) „Dolina Dolnej Odry”(PLB320003)

Obszar obejmuje dolinę Odry pomiędzy Kostrzynem, a Zalewem Szczecińskim (dł. 150 km) wraz z Jeziorom Dąbie. [...] Jezioro od nurtu Odry oddzielają wyspy: Czapli Ostrów, Sadlińskie Łąki, Mienia, Wielka Kępa, Radolin, Czarnołęka, Dębina, Kacza i Mewia. Z południowo-wschodnim brzegiem jeziora sąsiadują łąki i mokradła Rokiciny, Sadlińskie i Trzebuskie Łęgi. [...]. Brzegi zajmuje szeroki pas szuwarów (głównie trzcinowych i oczeretów), za którymi wykształcają się ziołorośla nadrzeczne. Duże powierzchnie zajmują łęgi i zarośla wierzbowe. Wnętrza dużych wysp pokryte są olsami i łęgami jesionowo-olszynowymi. W części ujściowej Odra posiada dwa główne rozgałęzienia - Odra Wschodnia i Regalica. Obszar pomiędzy głównymi odnogami (kanałami) (Międzyodrze) jest płaską równiną z licznymi jeziorkami i mniejszymi kanałami, jest on zabagniony, posiada okresowo zalewane łąki i fragmenty nadrzecznych łęgów. Obszar poniżej Cedyni nosi nazwę Kotliny Freienwaldzkiej, w obrębie której szczególne znaczenie dla ptaków posiada tzw. Rozlewisko Kostrzyneckie (GDOŚ 2017).

Obszar jest ostoją ptasią o randze europejskiej E 06. Występują co najmniej 43 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Bardzo ważny teren szczególnie dla ptaków wodno-błotnych w okresie lęgowym, wędrówkowym i zimowiskowym. W okresie lęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: bąk, błotniak łąkowy i gęgawa; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: rybitwa czarna, gąsiorek i wodniczka. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego następujących gatunków ptaków: gęsi zbożowa oraz białoczelna; w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują: łabędź krzykliwy, perkoz dwuczuby, krakwa, czajka i siewka złota; na jesiennym zlotowisku żurawie występują w ilości do 5 000 osobników. Zimą w wysokim zagęszczeniu występuje perkoz dwuczuby (GDOŚ 2017).

Plan zadań ochronnych OSOP „Dolina Dolnej Odry” ustanowiony został Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu

zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1934).

Zgodnie z planem zadań ochronnych (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1934), przedmiotem ochrony i działań ochronnych tego obszaru jest 51 gatunków ptaków:

1. bąk *Botaurus stellaris*,
2. czapla biała *Egretta alba*,
3. bocian czarny *Ciconia nigra*,
4. łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*,
5. bielaczek *Mergus albellus*,
6. trzemiłojad *Pernis apivorus*,
7. kania czarna *Milvus migrans*,
8. kania ruda *Milvus milvus*,
9. bielik *Haliaeetus albicilla*,
10. błotniak stawowy *Circus aeruginosus*,
11. błotniak łąkowy *Circus pygargus*,
12. rybołów *Pandion haliaetus*,
13. sokół wędrowny *Falco peregrinus*,
14. kropiatka *Porzana porzana*.
15. zielonka *porzana parva*,
16. derkacz *Crex crex*,
17. żuraw *Grus grus*,
18. ostrygojad *Haemetopus stralegus*,
19. czajka *Vanellus vanellus*,
20. batalion *Philomachus pugnax*,
21. brodziec leśny *Tringa glareola*,
22. mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*
23. mewa mała *Hydrocoloeus minutus*,
24. rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*,
25. rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*,
26. rybitwa czarna *Chlidonias niger*

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOOS) „Dolna Odra” (PLH320037)

SOOS „Dolna Odra” obejmuje dolinę Odry (z dwoma głównymi kanałami: Wschodnią Odrą i Zachodnią Odrą), rozciągająca się na przestrzeni ok. 90 km, stanowiącą mozaikę obejmującą tereny podmokłe z torfowiskami i łąkami zalewanymi wiosną, lasy olszowe i łęgowe, starorzecza, liczne odnogi rzeki i wysepki. [...]Duży udział w obszarze mają naturalne tereny zalewowe. Ostoja obejmuje również fragmenty strefy krawędziowej Doliny Odry z płacami roślinności sucholubnej, w tym z murawami kserotermicznymi oraz lasami. [Na terenie ostoi występują] dobrze zachowane siedliska, w tym 21 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz liczne rzadkie i zagrożone gatunki zwierząt, w tym 17 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG (GDOŚ 2017).

W bezpośrednim sąsiedztwie toru wodnego Świnoujście-Szczecin położone jest Międzyodrze. Jest to wyspa torfowa położona pomiędzy Odrą Wschodnią i Odrą Zachodnią, obszar największego w Europie torfowiska fluwiogenicznego o miąższości do 10 m, poprzecinanego siecią kanałów, starorzeczy, rowów i rozlewisk o długości łącznej ok. 200 km. W tych szczególnych warunkach, przy bardzo ograniczonym gospodarowaniu wykształciła się charakterystyczna szata roślinna. Dobrze zachowane siedliska dają schronienie i miejsce spoczynku oraz zapewniają bazę pokarmową dla wielu rzadkich i

zagrożonych gatunków zwierząt, w tym nocka łydkowłosego *Myotis dasycneme*, gatunku wymienianego w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Liczne ślepe odnogi rzeczne, szerokie kanały oraz bogactwo terenów podmokłych i zalewowych znajdujących się na obszarze ostoi Dolina Odry stanowią szczególnie korzystny i preferowany teren żerowiskowy dla tego gatunku. W kanałach Międzyodrza występuje m. in. salwinia pływająca *Salvinia natans* i grzybieńczyk wodny *Nymphoides peltata* (GDOŚ 2017).

Plan zadań ochronnych SOOS „Dolna Odra” ustanowiony został Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1661). Przedmiotem ochrony SOOS „Dolna Odra” jest 21 siedlisk przyrodniczych oraz 14 gatunków zwierząt (GDOŚ 2014b, Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1926):

- siedliska przyrodnicze:

1. 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*),
2. 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactera spp.*),
3. 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*,
4. 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*),
5. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.*,
6. 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio Callunion*, *Calluno-Arctostaphylyon*),
7. 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*) (6120),
8. murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis* *Festucion pallentis*),
9. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
10. 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),
11. 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
12. 6440 łąki selernicowe (*Cnidion dubii*),
13. 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*),
14. 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*),
15. 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*)
16. 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*),
17. 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robur-petraeae*),
18. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne,
19. 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe,
20. 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowojesionowe (*Ficario-Ulmetum*),
21. 9110 ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*).

- zwierzęta:

1. nocek łydkowłosy *Myotis dasycneme*,
2. nocek duży *Myotis myotis*,
3. bóbr europejski *Castor fiber*,
4. wydra *Lutra lutra*,
5. wilk *Canis lupus*,
6. traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*,
7. kumak nizinny *Bombina bombina*,
8. kiełb białopłetwy *Gobio albipinnatus*,
9. boleń *Aspius aspius*,
10. koza *Cobitis taenia*,
11. jelonek rogacz *Lucanus cervus*,
12. pachnica dębowa *Osmoderma eremita* (*Osmoderma barnabita*),
13. kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*,
14. zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*.

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

Obszar Studium znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński”. Obszar ten obejmuje dolny odcinek Odry, Zalew Szczeciński, Wyspę Chrząszczewską i Zalew Kamieński. Najbardziej naturalne elementy tego obszaru to Zalew Kamieński i Dziwna. Charakterystycznymi zjawiskami są delty wsteczne, tworzące się przy wylotach ramion ujściowych Zalewu Szczecińskiego do Świny, cieśniny Dziwny i Piany, oraz tzw. „cofki”, powstające w wyniku działania wiatrów północnych i napływu wód morskich do zalewu. Okresowy napływ wody morskiej zmienia parametry środowiska, czego odzwierciedleniem jest rozwój gatunków słonolubnych (GDOŚ, 2017).

Ponad 80 % obszaru pokrywa laguna, *priorytetowy rodzaj siedliska z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Zalew Szczeciński ma kluczowe znaczenie dla ichtiofauny regionu, a także Polski. Wstępują tu zarówno gatunki ryb i minogów chronionych, jak i innych, cennych z punktu widzenia biologii, czy gospodarki człowieka. Akwen ten położony jest na styku dwu różnorodnych środowisk; słodko i słonowodnego - estuarium. Efektem tego, jest występowanie gatunków ryb charakterystycznych dla obu tych środowisk. Leży on na szlaku wędrówek tarłowych między innymi takich gatunków jak: certa, aloza, łosoś, troć wędrowna, czy węgorz. Jest miejscem tarła wielu gatunków ryb (parposz, różanka). Łącznie zidentyfikowano tu 16 gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wody Zalewu odznaczają się dużym zagęszczeniem organizmów dennych; zwłaszcza ochotkowatych Chironomidae, skąposzczetów Oligochaeta, i mięczaków (GDOŚ, 2017).*

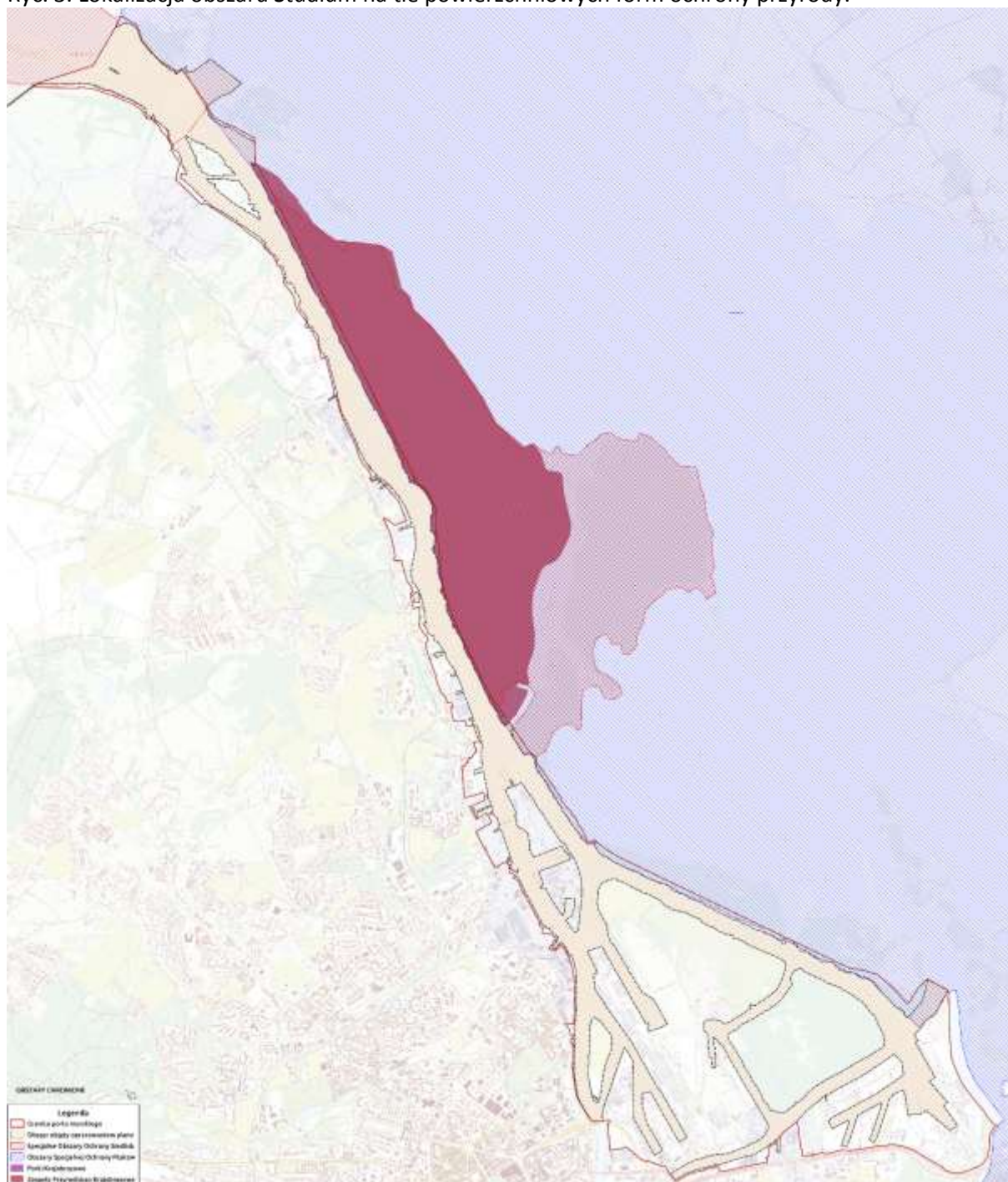
Przedmiotem ochrony SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 18 siedlisk przyrodniczych i 5 gatunków ryb (GDOŚ, 2017 r.):

- siedliska przyrodnicze:

1. 1130 estuaria,
 2. 1150 laguny przybrzeżne,
 3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,
 4. 1310 śródlądowe błotniste solniska z solirodkiem (*Solicornion ramosissimae*),
 5. 1330 solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia Maritimae*, część – zbiorowiska nadmorskie),
 6. 1340 śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwary (*Glauco-Puccinietalia*, część – zbiorowiska śródlądowe),
 7. 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich,
 8. 2330 zbiorowiska murawowe na wydmach, *Malcolmietalia*,
 9. 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
 10. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri* p.p. i *Bidention* p.p.,
 11. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
 12. 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),
 13. 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
 14. 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*),
 15. 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*),
 16. 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*),
 17. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne,
 18. 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe;
- zwierzęta:
 1. parposz *Alosa fallax*,
 2. boleń *Aspius aspius*,
 3. minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*,
 4. ciosa *Pelecus cultratus*,
 5. minóg morski *Pteromyzon marinus*.

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

Ryc. 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. W dalszym sąsiedztwie do objęcia ochroną zaproponowano:

Użytek ekologiczny „Babińskie Zbocza II” (około 0,5 km) – celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych muraw i zarośli;

Użytek ekologiczny „Dolina Skolwińska” (bezpośrednie sąsiedztwo) – celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych doliny z pozostałościami lasów grądowych oraz bogatymi florystycznie ziołoroślami;

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Leśne Wzgórze” (odległość 150 m) – celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych kompleksu leśnego na urozmaiconym krajobrazowo terenie;

Rezerwat przyrody „Zaleskie Łęgi” (około 0,5 km) – celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych kompleksu olsów, łęgów, łozowski i szuwarów o naturalnym charakterze ze stanowiskami chronionych i rzadko spotykanych roślin.

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 obejmowane przede wszystkim w zakresie:

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

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

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

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

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

2. Zarząd nad Portem Morskim w Szczecinie

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 morskich⁴, 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” tworzą: 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 Szczecin przedstawia się następująco: W porcie Szczecin na 901 ha powierzchni lądowej w granicach administracyjnych portu:

⁴ Dz.U. z 2017 r. poz. 1933

- własność Skarbu Państwa stanowi 641 ha;
- własność gminy stanowi 226 ha;
- własność innych podmiotów stanowi 34 ha.

ZMP Szczecin i Świnoujście S.A. jest użytkownikiem wieczystym 394 ha, a właścicielem 11 ha terenów w granicach tego portu.⁵

Zgodnie z Ustawą o portach i przystaniach morskich 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.”

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. Oba porty są zarządzane przez spółkę użyteczności publicznej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu tworzą uniwersalny kompleks portowy (jeden z największych na Bałtyku), który odgrywa jedną z głównych ról w polskiej gospodarce morskiej. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu leżą na najkrótszej trasie przebiegającej ze Skandynawii do Europy Środkowej i Południowej i stanowią integralne ogniwa międzynarodowego korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk.

Port morski w Szczecinie jest największym portem rzeczny w zlewni Odry, do której należą takie duże rzeki jak Warta, Noteć czy Nysa Łużycka. Port ten, wraz z portem Świnoujście, stanowi najbliższe duże zaplecze gospodarki morskiej dla obszaru zachodniej i południowo-zachodniej Polski, które skupia istotne obszary przemysłowe kraju, takie jak: Górnośląski Okręg Przemysłowy, aglomeracja wrocławska i aglomeracja poznańska. Duże znaczenie dla portu w Szczecinie ma także położenie blisko Niemiec, a przede wszystkim Berlina, odległego o 140 km od Szczecina. Ponadto od

⁵ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

wielu lat porty morskie Szczecin i Świnoujście są dla Czech i Słowacji portami tranzytowymi o największym znaczeniu.

Port w Szczecinie ma charakter uniwersalny i obsługuje zarówno towary drobnicowe, jak i masowe. Szczecin nie posiada portu śródlądowego, jako odrębnego podmiotu gospodarczego; żegluga śródlądowa korzysta przede wszystkim z urządzeń portu morskiego i nabrzeży zakładowych. Specjalizacją portu jest przeładunek i składowanie kontenerów, wyrobów hutniczych, ładunków ponadgabarytowych, a także papieru i celulozy. Port w Szczecinie jest największym w Polsce centrum przeładunkowym bloków granitowych. Obsługiwane są tu także ładunki masowe suche – takie jak węgiel, koks, kruszywa, zboże, nawozy oraz ładunki płynne, także te wymagające specjalnych warunków składowania i przeładunku, jak np. smoła.

Port obsługuje wycieczkowce rzeczne, a także pełnomorskie. Do portu zawijają regularnie towarowe linie żeglugowe z Danii, Estonii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Rosji, Wielkiej Brytanii. Port obsługuje armatorów z całego świata.

Na terenie portu funkcjonują różne struktury od przemysłowych (rejon nabrzeży: Fosfatowe, Arsenał, Wulkan, Odra Nowe i wyspy Gryfii), przeładunkowo-składowych (rejon nabrzeży Snop I i II, Huk) i usługowych (rejon nabrzeży: Gocławskie, Mak, Cał, Warsztatowe) do związanych z rybołówstwem (teren z basenem przy ul. Łowieckiej), administracją (rejon nabrzeży Urzędu Morskiego w Szczecinie przy ul. Światowida), szkolnictwem (teren Akademii Morskiej w Szczecinie w sąsiedztwie Basenu Młyńskiego przy nabrzeżu Drab) oraz obsługą statków pasażerskich (nabrzeża: Bulwar Chrobrego, Pasażerskie i Wieleckie) i jednostek sportowych (Basen Żeglarski, Wyspa Grodzka, okresowo nabrzeże Pasażerskie)⁶.

Ruch graniczny w porcie obsługiwany jest przez morskie przejście graniczne Szczecin.

Dwa główne cele strategiczne rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu⁷:

- 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.

Kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu mają m.in.⁸

- 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,

⁶ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin (s. 41).

⁷ <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>

⁸ Ibidem.

- 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.⁹

⁹ Ibidem.

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, 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 Szczecinie znajduje się poza zasięgiem aktywności rybackiej.

b) Aktywność wędkarska

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

Ryc. 4. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Szczecinie – obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego



Źródło: opracowanie własne

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

Na obszarze portu morskiego Szczecin przebiega jeden szlak wodny – tor wodny Świnoujście – Szczecin o długości 67,35 km. Szlak ten cechuje się następującymi szerokościami 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,

Ryc. 5. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie.



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.).

Tor wodny i inne elementy infrastruktury żeglugowej na obszarze portu morskiego Szczecin odcinane są za pomocą oznakowania nawigacyjnego wystawianego i utrzymywanego przez służby Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Elementy oznakowania toru wodnego Świnoujście – Szczecin, zlokalizowane na obszarze portu morskiego Szczecin, to¹⁰:

- pławy świetlne – sztuk.

¹⁰ Na podstawie danych otrzymanych z Wydziału Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Ryc. 6. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.



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

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

- Należy uwzględnić ograniczenia wynikające z występujących na obszarze opracowania obszarowych form ochrony przyrody.
- Rozwój portów morskich, w tym portu morskiego Szczecin, 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. Zakłada się przede wszystkim wzmocnienie funkcji gospodarczych.
- Należy wzmocnić narzędzia kontroli i przestrzegania przepisów portowych w zakresie zakazu wykonywania rybołówstwa.
- 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 portu morskiego i jego zaplecza oraz dalszy wzrost znaczenia (gospodarczego, turystycznego i infrastrukturalnego) portu 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 port funkcje.

6. Składowanie urobku

Na obszarze opracowania nie występują miejsca składowania urobku.

8. Infrastruktura portowa

Port morski Szczecin ma 198 nazwanych elementów infrastruktury portowej. Są to:

Tabela nr 1. Nazwy obiektów portowych.

NR	NAZWA
1	Regalica
2	Południowe
3	Gliwickie
4	Bytomskie
5	Gliwickie
6	Gliwickie Uskok
7	Bytomskie
8	Kujawskie
9	Chorzowskie
10	Bytomskie Uskok
11	PIRS E
12	PIRS W
13	Czołowe

14	Wałbrzyskie
15	Basen Górniczy (Kaszubski)
16	Chorzowskie Uskok
17	Bydgoskie
18	Kujawskie
19	Toruńskie
20	Katowickie
21	Poznańskie
22	Basen Warty
23	Poznańskie
24	Wałbrzyskie Zamykające
25	Bydgoskie
26	Rybnickie
27	Drawskie
28	Gorzowskie
29	Pomost CPN I
30	CPN I
31	Noteckie
32	Basen Notecki
33	CPN I
34	Kujawskie
35	Katowickie
36	Basen Górnośląski
37	Górnośląskie
38	Sosnowieckie
39	Katowickie Uskok
40	Katowickie-dalby
41	Zabrzańskie
42	Sosnowieckie
43	Noteckie-małe
44	Dolnośląskie
45	Koksochemii
46	Opolskie
47	Dąbrowieckie
48	Dąbrowieckie
49	Dąbrowieckie
50	Naftowe
51	Koksochemii
52	CPN II
53	CPN II
54	Pomost CPN II
55	CPN IV
56	CPN IV

57	Pomost CPN IV
58	Parnickie
59	Basen Elektrowni
60	Parnickie (Parnica)
61	CPN III
62	CPN III
63	CPN III - dalby
64	Elektrowni
65	PRO (Na Cyplu)
66	SWFiL (Farbolak)
67	Remontowe
68	Remstat
69	SWFiL (Farbolak)
70	Remontowe
71	Almex
72	Przemysłowe
73	Bulwar Śląski S
74	Bulwar Śląski N
75	Egipskie
76	Tureckie
77	Rosyjskie
78	Bułgarskie
79	Rumuńskie
80	Basen Wschodni
81	Greckie
82	PRCiP
83	Basen Zachodni
84	Rosyjskie
85	Basen Cichy
86	Rumuńskie
87	Greckie
88	Bułgarskie
89	Ciche
90	Kubańskie
91	Bulwar Piastowski
92	Bulwar Gdyński
93	Jugosłowiańskie
94	Węgierskie
95	Bułgarskie
96	Oczyszczalni
97	Albańskie
98	Bułgarskie
99	Starówka

100	Wieleckie
101	Starówka
102	Węgierskie
103	Fińskie Rampa Ro-Ro
104	Bułgarskie
105	Spółdzielcze Przejściowe
106	Wieleckie
107	Starówka
108	Fińskie
109	Spółdzielcze
110	Przekop Mieleński - dalby
111	Czeskie
112	BULWAR CHROBREGO
113	Polskie
114	Pasażerskie
115	Czeskie
116	Angielskie
117	Pasażerskie
118	Słowackie
119	Kapitanatu
120	Belgijskie
121	Nab. Plaży Mieleńskiej
122	Arsenał
123	Holenderskie
124	Arsenał
125	Słowackie
126	Odra Nowe
127	Luksem-burskie
128	Zbożowe
129	Odra Stare
130	Niemieckie
131	Odra Stare
132	Krakowskie
133	Nabrzeże Wrocławskie
134	Basen Odra
135	Gnieźnieńskie
136	Przystań Promowa SSR "GRYFIA"
137	Drzetowskie Południowe
138	Pochylnia Odra
139	Warszawskie
140	Basen Remontowy
141	Kieleckie
142	Przystań Promowa SSR "GRYFIA"

143	Gnieźnieńskie
144	Radomskie
145	Gdyńskie Południowe
146	Drzetowskie Północne
147	Wulkan Południowe
148	Gnieźnieńskie
149	Gdyńskie Północne
150	Przydokowe
151	Gdańskie
152	Wulkan Północne
153	Basen Brdowski
154	Kaszubskie
155	Pochylnia Wulkan
156	Łańcuchowe
157	B. Promowy II
158	B. Promowy I
159	Warsztatowe
160	Warsztatowe-dalby
161	Bas. Warsztatowy
162	Mazowieckie
163	DRAB S
164	PIRS dokowy nr5-strona E
165	DRAB N
166	Basen Młyński
167	CAL
168	Basen Oko
169	Oko
170	Kanał Wyjściowy I
171	Jachtowe (Golęcińskie)
172	Basen Jachtowy
173	Mak
174	BON
175	Basen BON
176	BON-Postojowe(SUM III)
177	SUM-płd.
178	SUM-północne
179	Basen SUM (BTP)
180	Żeglarskie S
181	Żeglarskie N
182	Basen Żeglarski
183	Nabrzeże Huk
184	Basen Huk
185	Snop I (Snop S)

186	Snop II (Snop N)
187	Gocławskie
188	Bas. Rybacki II
189	Bas. Rybacki I
190	Fosfatowe - Dalby
191	Fosfatowe
192	Fosfatowe
193	Cementowe (KRA II i III)
194	Basen Huty
195	Huty (KRA I)
196	Huty (KRA I)
197	BASEN PAPIERNI
198	FANT

Źródło: UMS

Ryc. 7. Nazwy obiektów portowych.



Źródło: opracowanie własne

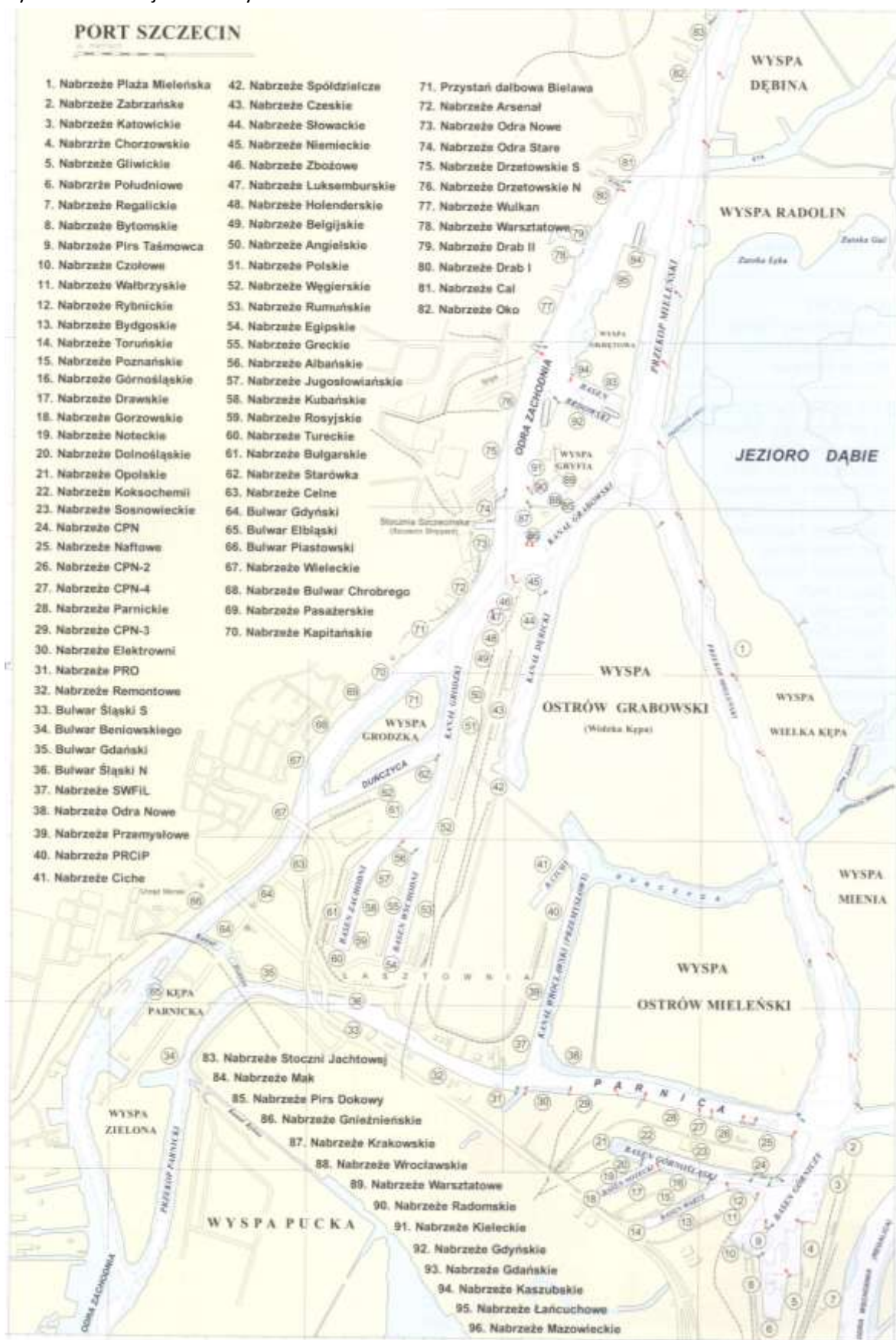
Ryc. 8. Długość nabrzeży w Porcie Szczecin na tle pozostałych portów.

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

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

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 9. Lokalizacja nabrzeży w Porcie Szczecin.



Źródło: <http://archive.is/I94C0/abc94baeb84a4f98349947dbc28e6acd04e67c14.jpg>

Centrum portu szczecińskiego, z obszarami zagospodarowanymi najintensywniej na cele przeładunkowo-składowe i nielicznymi enklawami przemysłu portowego, znajduje się na Łasztowni (rejon basenów Wschodniego i Zachodniego oraz kanałów Grodzkiego i Dębickiego) oraz wokół Basenu Górniczego aż do Regalicy. Z obszarami tymi sąsiadują tereny rozwojowe portu. Centrum portu handlowego wraz z terenami rozwojowymi objęte jest w całości granicami portu morskiego w Szczecinie¹¹.

Port posiada znaczące rezerwy terenowe. Obejmują one niezagospodarowane tereny na większości półwyspu Ostrów Grabowski oraz na wyspie Ostrów Mieleński. Tereny te wymagają jednak bardzo kosztownego i długotrwałego procesu uzdatniania gruntów, a Ostrów Mieleński – budowy od podstaw infrastruktury dostępu do tego rejonu portu.

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.¹²

a) DB Port Szczecin Sp. z o.o.

DB Port Szczecin jako portowy przeładowca posiada bogate doświadczenie w przeładunkach drobnicy, sięgające lat 50-tych XX w.

➤ Terminal kontenerowy.

Parametry terminala i sprzęt przeładunkowy¹³:

- roczna zdolność przeładunkowa 120 000 TEU;
- place składowe o pojemności 4000 TEU;
- 3 nabrzeża dedykowane obsłudze feederów o łącznej długości ponad 1000 m;
- 2 rampy ro-ro;
- maksymalne zanurzenie statków 9,15 m;
- 157 przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodzonych;
- 2 suwnice nabrzeżowe STS;

¹¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin (s. 43).

¹² Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), str. 10-11.

¹³ https://portszczecin.deutschebahn.com/dbportszczecin-pl/Terminal_kontenerowy/Specyfikacja.html

- 2 żurawie portowe Gottwald o dźwigu do 100 ton;
- 4 suwnice placowe typu RTG;
- 3 reachstackery;
- 22 zestawy ciągnik + trailer;
- kilkadziesiąt sztuk portowego sprzętu wolnobieżnego.

Oferta terminala:

- przeładunek i składowanie kontenerów;
- obsługa transportu intermodalnego;
- formowanie i rozformowanie kontenerów;
- usługi depotowe;
- pełna obsługa logistyczna kontenerów chłodniczych na terenie portu;
- obsługa ładunków niebezpiecznych.

Ryc. 10. Terminal kontenerowy.



https://portszczecin.deutschebahn.com/dbportszczecin-pl/Terminal_kontenerowy/Specyfikacja.html

➤ Terminal drobnicowy.

Terminal drobnicowy ma 56 000 m² powierzchni magazynowej i 140 000 m² placów składowych. Jeden z magazynów ma 190 metrów toru kolejowego i stanowiska do obsługi samochodów, co pozwala na manipulacje niezależnie od warunków pogodowych.

Sprzęt¹⁴:

- 2 żurawie portowe Gottwald o udźwigu 100 t;
- 50 układarek spalinowych o udźwigu od 15 do 25 t;
- 16 żurawi stacjonarnych o udźwigu do 25 t;
- 2 samojezdne żurawie terenowe Manotti o udźwigu do 85 t;
- 4 dźwigi samojezdne typu Demag o udźwigu do 65 t;
- pozostały sprzęt.

Na terenie DB Port Szczecin funkcjonuje Wolny Obszar Celny (WOC), umożliwiający przeładunek i manipulowanie towarami bez konieczności opłacania cła i podatków. Cały teren DB Port Szczecin wraz z magazynami jest jednocześnie składem celnym i magazynem czasowego składowania.

Powyższym ładunkom dedykowane są następujące nabrzeża¹⁵:

- Czeskie: długość 420 m, głębokość 9,15 m, rampa ro- ro;
- Słowackie: długość 560 m, głębokość 9,15 m;
- Polskie: długość 260 m, głębokość 8,8 m;
- Węgierskie: długość 610 m, głębokość 8,6 m;
- Rosyjskie: długość 320 m, głębokość 7,6 m, Wolny Obszar Celny.

Ryc. 11. Nabrzeża terminalu drobnicowego.



https://portszczecin.deutschebahn.com/dbportszczecin-pl/Terminal_drobnicowy/Specyfikacja.html

¹⁴ https://portszczecin.deutschebahn.com/dbportszczecin-pl/Terminal_drobnicowy/Specyfikacja.html

¹⁵ https://portszczecin.deutschebahn.com/dbportszczecin-pl/Terminal_drobnicowy/Specyfikacja.html

b) Bulk Cargo-Port Szczecin Sp. z o.o.

Bulk Cargo-Port Szczecin Sp. z o.o. to uniwersalna spółka przeładunkowo-składowa w porcie szczecińskim, której roczne obroty wynoszą 5-7 mln ton. Firma obsługuje wszystkie grupy ładunków przechodzących przez porty ujścia Odry. Bulk Cargo-Port Szczecin to także jeden z największych przeładowców suchych ładunków masowych na południowym Bałtyku.

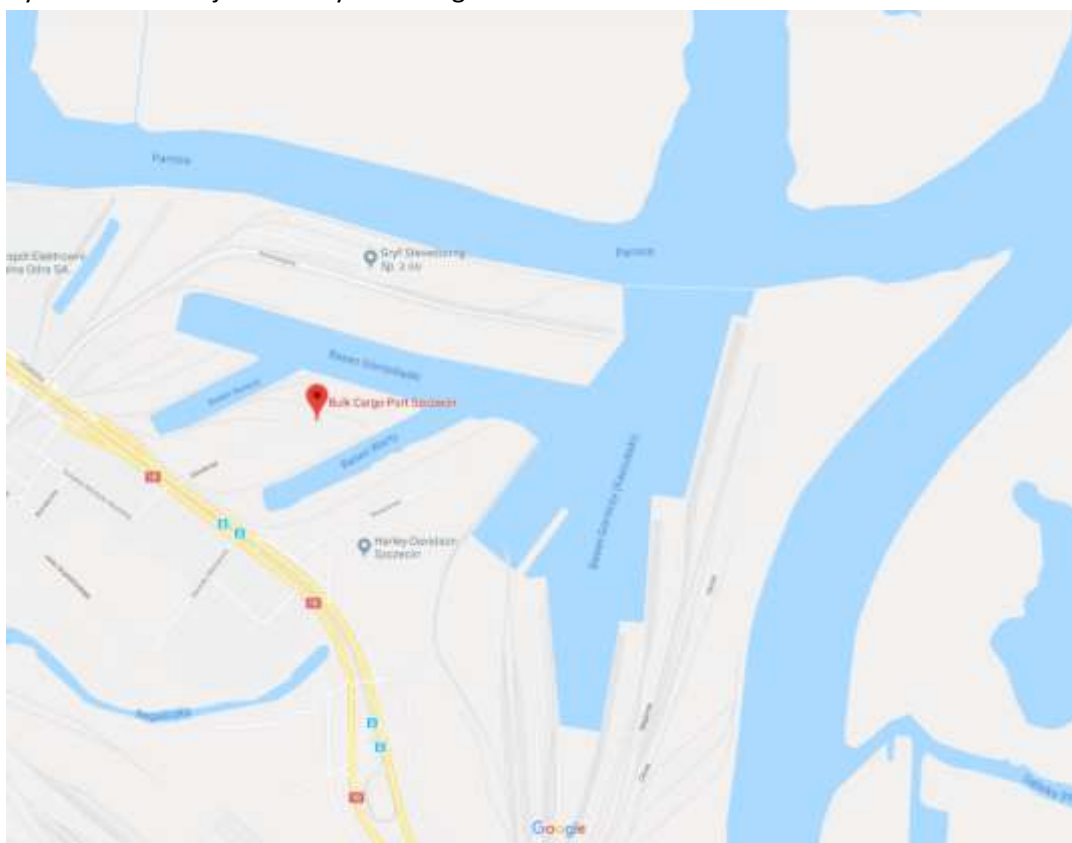
Bulk Cargo w liczbach¹⁶:

- 11 nabrzeży o łącznej długości 3 364 m;
- 300 000 m² przestrzeni składowej;
- 40 000 m² magazynów krytych.

Nabrzeża Bulk cargo:

- Katowickie
- Bytomskie
- Regalica
- Górnośląskie
- Wałbrzyskie

Ryc. 12. Lokalizacja nabrzeży Bulk Cargo.



<https://www.google.pl/maps/>

¹⁶ <http://www.bulkcargo.com.pl/>

c) Wolny obszar celny

Port morski Szczecin posiada wolny obszar celny, na którym możliwe jest prowadzenie działalności handlowej, przemysłowej przetwarzania lub uszlachetnianie towarów importowanych. Istnienie takiego obszaru pozwala na składowanie tu towarów spoza Unii Europejskiej bez ponoszenia cła i opłat importowych.

Szczeciński wolny obszar celny zlokalizowany jest w drobnicowym rejonie portu morskiego Szczecin, we wschodniej części Łasztowni. Obszar ten obejmuje tereny o powierzchni 114 705 m² ¹⁷.

Ryc. 13. Szczeciński Wolny Obszar Celny.



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

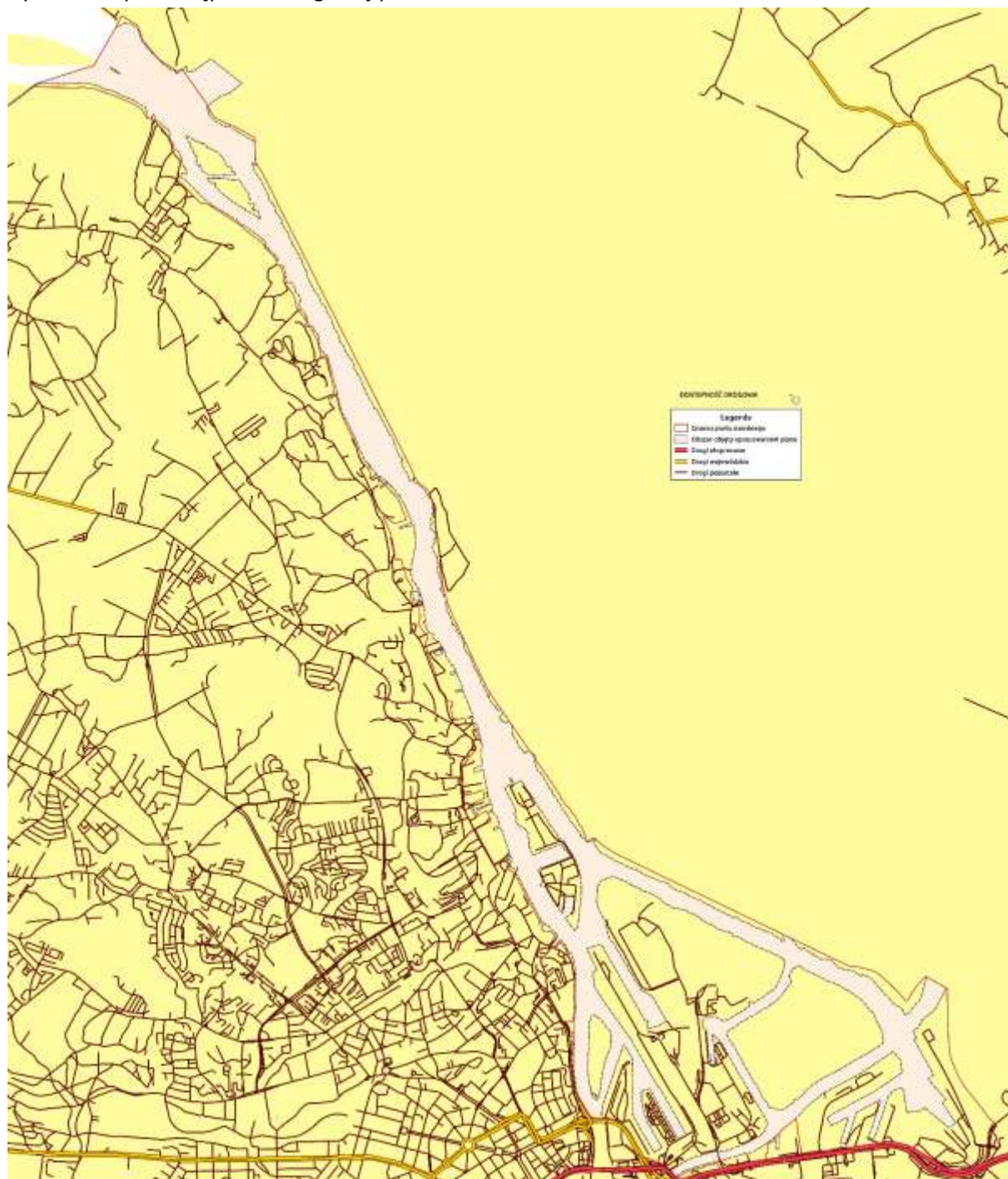
d) Dostępność drogowa i kolejowa

Większość terminali portowych zlokalizowanych w Szczecinie ma dostęp do ulicy Gdańskiej, leżącej w ciągu DK10 o stosunkowo dobrych parametrach technicznych. Mankamentem jest jednak bezpośredni, bardzo wąski i kręty wjazd do terminali drobnicowych portu.¹⁸

¹⁷ Zgodnie z Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Szczecinie, Dz.U. 2015 poz. 792

¹⁸ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), str. 24

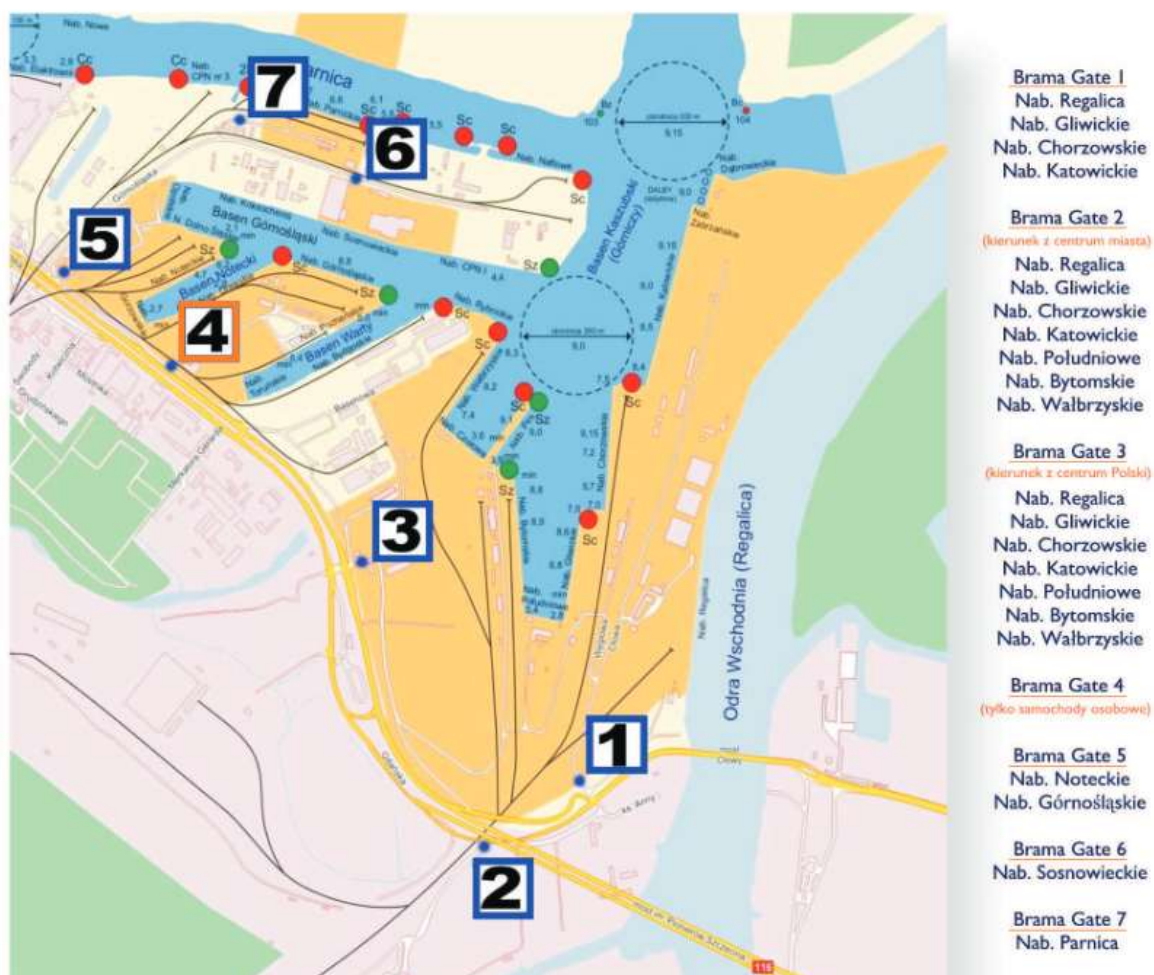
Ryc. 14. Mapa dostępności drogowej portu.



Źródło: opracowanie własne.

Ryc. 15. Bramy wjazdowe – Rejon Masowy.

OZNAKOWANIE BRAM WJAZDOWYCH DO PORTU W SZCZECINIE



http://port.szczecin.pl/files/port/Oznakowanie_bram_wjazdowych_Port_Szczecin_masowy.pdf

Ryc. 16. Bramy wjazdowe – Rejon Drobnicowy.

OZNAKOWANIE BRAM WJAZDOWYCH DO PORTU W SZCZECINIE



Brama Gate 8
 Graniczny Punkt
 Kontroli Weterynaryjnej
 Nab. Czeskie
 Nab. Słowackie
 Nab. Zbożowe
 Nab. Holenderskie
 Nab. Belgijskie
 Nab. Angielskie
 Nab. Polskie

Brama Gate 9
 Nab. Czeskie
 Nab. Słowackie
 Nab. Zbożowe
 Nab. Holenderskie
 Nab. Belgijskie
 Nab. Angielskie
 Nab. Polskie

(Tylko ruch pieszy)

Brama Gate 10
 Nab. Rumuńskie
 Nab. Węgierskie
 Nab. Polskie
 WOC

Brama Gate 11
 Nab. Rumuńskie
 Nab. Węgierskie
 Nab. Polskie
 WOC

(Tylko ruch pieszy)

http://port.szczecin.pl/files/port/Oznakowanie_bram_wjazdowych_Port_Szczecin_drobnicowy.pdf

e) Scenariusz rozwoju portu w Szczecinie zgodnie z Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

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

Kluczową inwestycją z punktu widzenia konkurencyjności portu Szczecin stanowi pogłębienie toru wodnego ze Świnoujścia do 12,5 m, co pozwoli na obsługę w nim większych statków. Zgodnie z dotychczasowymi założeniami powinno to nastąpić do 2022 r. Ze wskazanym zadaniem powiązane są inwestycje portowe. Istniejące nabrzeża powinny zostać zmodernizowane m.in. w zakresie

zwiększenia ich dopuszczalnej nośności, a akweny portowe pogłębione – zarówno w rejonie masowym (masowo-drobnicowym), w którym w perspektywie do 2020 r. przebudowana powinna zostać infrastruktura nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego, jak i w rejonie drobnicowym, gdzie powinno zostać przebudowane nabrzeże Czeskie i nabrzeże Słowackie. Inwestycja w Kanale Dębickim szczecińskiego portu, poza przebudową dwóch najważniejszych nabrzeży, powinna objąć poszerzenie kanału na całej długości do 200 m, jego pogłębienie do głębokości 12,5 m oraz budowę nowego nabrzeża Norweskiego, dedykowanego obsłudze ładunków drobnicowych. Istotne będą także inwestycje poprawiające bezpośredni dostęp kolejowy do portu Szczecin.

Z uwagi na kończące się rezerwy terenowe w rejonie basenu Kaszubskiego w okresie do 2020 r. powinny zostać również podjęte działania nakierowane na włączenie terenów z drugiej strony ul. Gdańskiej w granice administracyjne portu Szczecin. Stanowią one warunek niezbędny rozwoju działalności dystrybucyjno-logistycznej w tej części portu.

W przypadku portu szczecińskiego w perspektywie po 2020 r. działania inwestycyjne będą związane przede wszystkim z Ostrowem Grabowskim, a w dalszej perspektywie również Ostrowem Mieleńskim. W zachodniej części Ostrowa Grabowskiego należy konsekwentnie przygotowywać kolejne, po Fińskim i Norweskim, nabrzeża pod obsługę ładunków drobnicowych. We wschodniej części zlokalizować można natomiast nabrzeża dedykowane obsłudze ładunków masowych. W związku z nowymi inwestycjami na Ostrowie Grabowskim powinien powstać układ drogowo-kolejowy. Aktywizacja na cele portowe terenów Ostrowa Mieleńskiego wymagać będzie prac refulacyjnych oraz połączenia go z Ostrowem Grabowskim. Docelowo Ostrów Mieleński może stać się obszarem lokalizacji działalności dystrybucyjno-logistycznej oraz zakładów współczesnego przemysłu portowego. W celu sprawnej obsługi terminali portowych, zarówno drobnicowych, jak i masowych, przez tabor samochodowy – niezbędnym jest zlokalizowanie dodatkowych powierzchni parkingowych na obszarze około 20 ha z zapleczem socjalnym. Możliwe lokalizacje po połączeniu Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego – w centralnym rejonie Ostrowa Mieleńskiego lub w rejonie Lotniska w Dąbiu.

Ryc. 17. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Szczecin.



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

9. Port w liczbach

Statystyki wskazują, że Port Morski Szczecin jest ważnym punktem logistycznym na mapie Polski i Europy.

Ryc. 18. 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
Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu		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/przeładunki-w-roku-2016/przeładunkigrudzien2016/>

Ryc. 19. Zawinięcia.

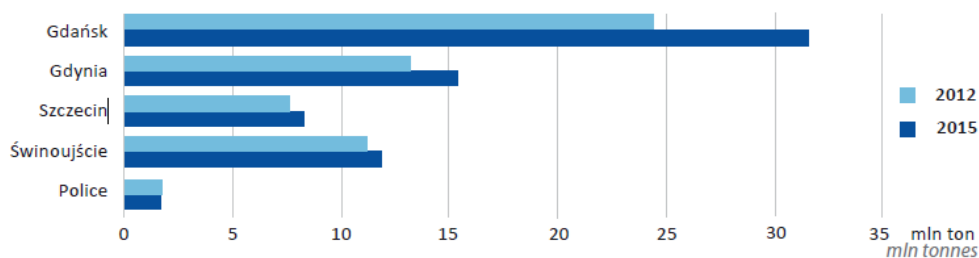
Zawinięcia statków do portów w Szczecinie i Świnoujściu w latach 2008-2014 (w szt.)			
Rok	Port Szczecin	Port Świnoujście*	Razem port Szczecin i Świnoujście
2008	2718	4529	7247
2009	2437	4642	7079
2010	2762	4388	7150
2011	2653	4589	7242
2012	2574	4824	7398
2013	3670	5344	9014
2014	2478	4983	7461

* Port Świnoujście obejmuje statki białej floty

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

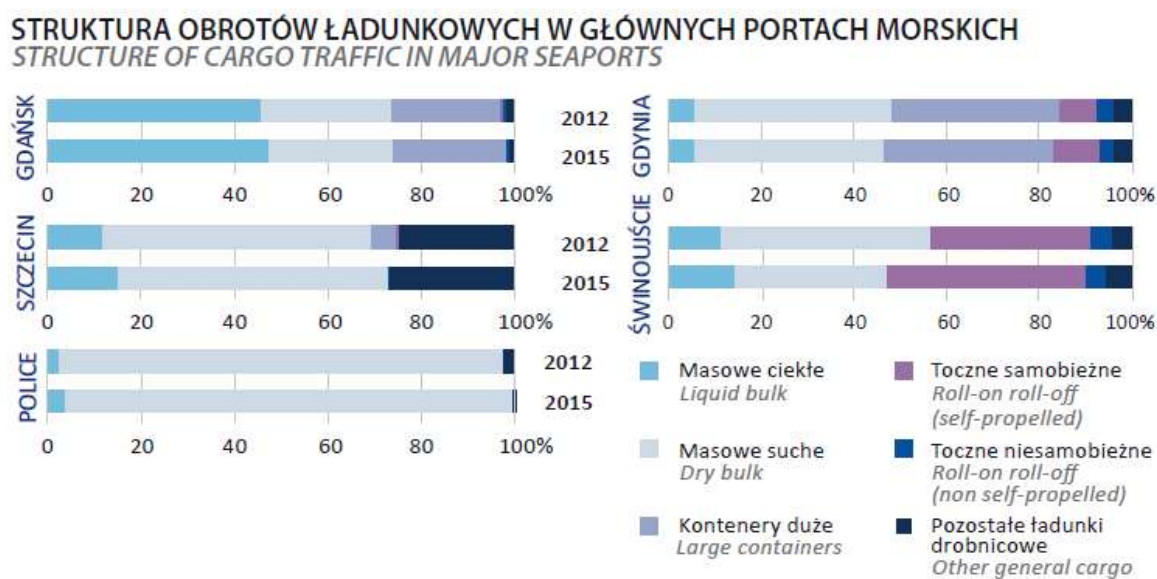
Ryc. 20. Obroty ładunkowe.

OBROTY ŁADUNKOWE W GŁÓWNYCH PORTACH MORSKICH
CARGO TRAFFIC IN MAJOR SEAPORTS



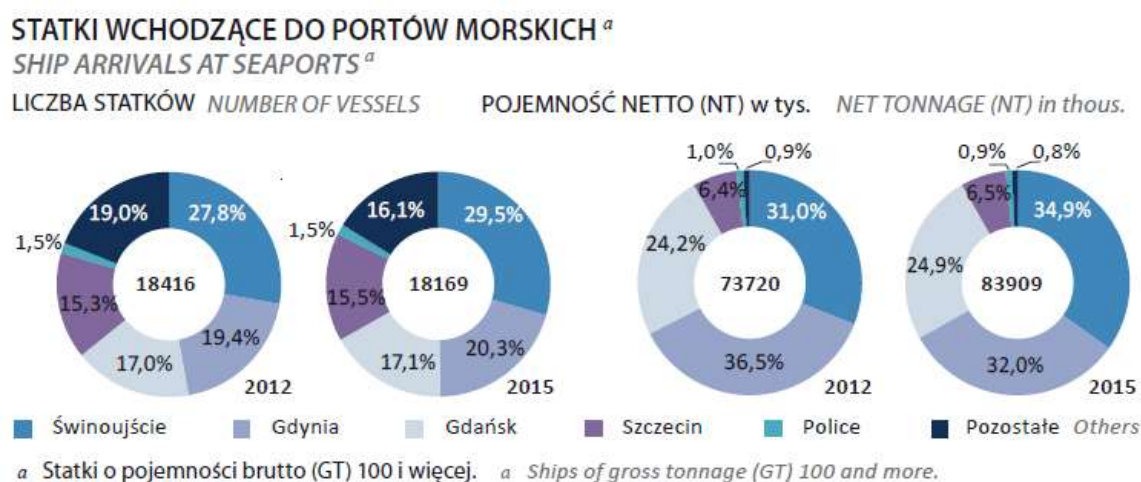
Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 21. Struktura obrotów ładunkowych.



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 22. Statki wchodzące.



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 23. Ruch pasażerów – podział na porty.

MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERÓW W PORTACH MORSKICH
INTERNATIONAL PASSENGER TRAFFIC IN SEAPORTS



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 24. Ruch pasażerów – szt.

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

PORTY PORTS		Ogółem Grand total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
OGÓŁEM TOTAL	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. 25. 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 PORTS		Ogółem Grand total	Wyładunek Unloading			Załadunek Loading		
			razem total	w tym of which		razem total	w tym of which	
				z ładunkiem with load	puste empty		z ładunkiem with load	puste empty
W SZTUKACH IN NUMBERS								
OGÓŁEM 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

10. Strefy zamknięte

a) Obwody ochronne wynikające z zarządzenia OIRM

Na wodach Portu Morskiego w Szczecinie, 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, że obszarem na stałe wyłączonym z rybołówstwa komercyjnego są obszary portów.

Ponadto, jak wskazano w rozdziale III.4, w porcie morskim Szczecin 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 Szczecin, które mają innego zarządcę/właściciela, o możliwości wędkowania z brzegu decyduje zarządca/właściciel.

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

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

Dodatkowe ograniczenia w prowadzeniu połowów, 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. stanowi:

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

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

1. Obszary portów morskich są na stałe wyłączone z rybołówstwa komercyjnego.
2. Biorąc pod uwagę planowane inwestycje, w planie należy określić zasady zagospodarowania poszczególnych części portu.
3. Zróżnicowana struktura własnościowa gruntów leżących na obszarze portu, może utrudniać podejmowanie na ich obszarze działań.
4. Należy wziąć pod uwagę analizę dostępności komunikacyjnej poszczególnych części portu.

11. Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia

a) Liniowa infrastruktura techniczna

Istniejąca infrastruktura techniczna na obszarze wód portowych to głównie kable elektroenergetyczne i światłowodowe, rurociągi (tłoczne ścieków sanitarnych czy solanki i przesyłowe gazu) oraz napowietrzne linie elektroenergetyczne.

Ryc. 26. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.



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

Ryc. 27. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS.

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZIAŁKI	KATEGORIA	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE
1	1/2011	12.04.2011	95/4		Pozwolenie na ułożenie i utrzymywanie pod dnem Duńczycy podmorskich kabli i rurociągów: kabla telekomunikacyjnego, światłowodu, rurociągu kanalizacji sanitarnej tłocznej, wodociągu ułożonych we wspólnej rurze osłonowej stalowej oraz podwodnego kabla elektroenergetycznego niskiego napięcia w wykopie podwodnym	Gmina Miasto Szczecin	
2	1/2012	10.09.2012	95/6		Pozwolenie na ułożenie i utrzymywanie pod dnem Duńczycy we wspólnej rurze osłonowej - kabla elektroenergetycznego niskiego napięcia, kabla średniego napięcia wraz z kablem telekomunikacyjnym, wodociągu	Szczecińsko Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe	
3	1/2014	20.11.2014	24	kable i rurociągi	na ułożenie i utrzymywanie pod dnem rzeki dwutorowej linii kablowej 220 kV oraz czasowej instalacji płuczki (na czas wykonywania przewiertów pod rzeką Odrą) na obszarze portu morskiego w Szczecinie (napowietrzna linia Morzyczyn-Police)	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	dec nr 221/2015 z dnia 31.08.2015 r. znak: AP-1.7840.1.219-2.2015.2015.MR
4	2/2015	09.03.2015	930	kable i rurociągi	ułożenie i utrzymywanie pod dnem na akwenu portu morskiego w Szczecinie, pomiędzy lądem stałym i wyspą Ostrów Brdowski (Wyspa Okrętowa), rurociągów oraz kabli pogrupowanych i przeprowadzonych pod dnem w trzech niezależnych przewiertach	Bilfinger Mars Offshore Sp. z o.o.	dec nr 251/2015 z dnia 26.10.2015 r. znak: AP-1.7840.1.279-3.2015.MR
5	4/2015	29.10.2015	95/6	kable i rurociągi	ułożenie i utrzymywanie pod dnem mww Duńczycy, pomiędzy Wyspą Bielawą i Wyspą Grodzką, podmorskiej linii kablowej przyłącza światłowodowego	Szczecińsko Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe	
6	3/2016	19.05.2016	95/6; 930	kable i rurociągi	ułożenie i utrzymywanie kabla na mww dla przyłącza elektroenergetycznego w kanalizacji kablowej pod dnem rzeki Odry, wybudowanej na podstawie dec. nr 1/2016	Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Spółka z o.o.	

Źródło: UMS

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

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

Braki wiedzy

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

b) Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia

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

Na obszarze opracowania zostały wydane następujące decyzje lokalizacyjne właściwego ministra oraz Dyrektora Urzędu Morskiego zezwalające na realizację sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń:

Ryc. 28. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwych ministrów.

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZ.	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE	DECYZJA O POZWOLENIU NA UŻYTKOWANIE / BRAK SPRZECIWU / SPRZECIW
1	2/05	2005.02.21	1/17	Budowla hydrotechniczna w postaci nabrzeża przeładunkowego w porcie Szczecin	ALMEX Sp. z o.o.		
2	20/06	2006.11.23	930	Wzniesienie i wykorzystywanie konstrukcji - budowli hydrotechnicznych na części wód wewnętrznych w porcie Szczecin w rejonie ulic Grobla i Światowida	Zakład Usług Komunalnych		
3	26/07	2007.03.26	95/2	Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu EWA w porcie morskim w Szczecinie	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	dec nr 158/2009 z dnia 16.07.2009 (brak kopii) dec nr 132/2011 z dnia 10.07.2011 (brak kopii)	
4	32/07	2007.05.24	95/10	Wzniesienie i wykorzystanie Nabrzeża CPN-3 w Szczecinie do obsługi statków tankowców LPG o nośności do 6.000 DWT	"Orlen Gaz" Sp. z o.o.		
5	81/12/09	2009.09.10	95/10, 4/3	Poprawa dostępu do nabrzeża Fińskiego w Szczecinie	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	dec nr 22/2011 z dnia 03.02.2011 r. znak: I.1.7111/388-4/10 [WP] dec nr 204/2011 z dnia 31.08.2011 r. znak I-1.7840.176-3.2011.DD	
6	121/52/10	2010.08.19	95/10	Przedłużenie linii cumowniczej Nabrzeża Katowickiego w Porcie w Szczecinie przez budowę przystani dalbowej	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	dec nr 33/2011 z dnia 15.02.2011 r. znak I.1.7111/420-5/10/11 [RS]	
7	132/63/10	2010.10.26	95/10	Rozbudowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim w Porcie w Szczecinie - etap II	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	dec nr 257/2011 z dnia 22.10.2011 r. znak: I.1.7840.276-3.2011.RS	
8	145/5/11	2011.04.15	95/4	Port Jachtowy Szczecin	Gmina Miasto Szczecin	dec nr 35/2012 z dnia 14.02.2012 r. znak: I-1.7840.1.3-4.2012.MR; dec 22/W/2016 z dnia 30.11.2016 r. znak: AP-1.7840.1.285-21.2016.WP stwierdzająca wygaśnięcie części dec 35/2012	
9	152/4/11	2011.02.14	930	Budowa morskiej Bazy Kontenerowej w terminalu Krono Port Sp. z o.o. w Szczecinie	Krono Port Sp. z o.o.		
10	166/17/21/11	2011.11.23	930	Budowa nabrzeża dla bazy przeładunkowo - magazynowej ciekłych produktów chemicznych i paliw na terenie Terminalu KRONO - CHEM w Szczecinie	KRONO - CHEM Sp. z o.o.		

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZ	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE	DECYZJA O POZWOLENIU NA UŻYTKOWANIE / BRAK SPRZECIWU / SPRZECIW
11	170/27/1/11/12	2012.01.18	930	Elementy stanowiska do załadunku wielkogabarytowych konstrukcji stalowych na barki morskie przy nabrzeżu Jachtowym w Porcie Szczecin	Max Bögl Polska Sp. z o.o.	dec nr 168/2012 z dnia 13.07.2012 r. znak: AP-1.7840.1.182-3.2012.RS	
12	172/1/4/12	2012.03.21	930	Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie. Część I - Budowa Nabrzeża DRAB I wraz z infrastrukturą i wyposażeniem oraz zagospodarowaniem terenu	Akademia Morska w Szczecinie	dec nr 216/2012 z dnia 12.09.2012 r. znak: AP-1.7840.189-5.2012.RS	
13	185/12	19.12.2012	930	Połączenie mostowo-drogowe w celu skomunikowania terenów inwestycyjnych Gryfia Biznes Park (Budowa mostu drogowego wraz z drogami dojazdowymi wewnętrznymi w celu skomunikowania terenów inwestycyjnych "Gryfia Biznes Park")	Crist Eko Sp. z o.o.	dec nr 63/2013 z dnia 21.03.2013 r. znak: AP-1.7840.18.34-3.2013. KS	
14	5/13	16.04.2013	930	Budowa Zakładu Seryjnej Produkcji Wielkogabarytowych Konstrukcji Stalowych na Ostrowie Brdowskim	KSO Sp. z o.o	dec nr 139/2013 z dnia 20.05.2013 r. znak: AP-1.7840.18.155-3.2013 (zm. dec nr 232/2013 z dn. 11.09.2013 r., zm. dec nr 213/2014 z dn. 11.07.2014 r., zm. dec nr 327/2014 z dn. 04.11.2014 r., zm. dec nr 64/2015 z dn. 18.03.2015 r., zm. dec 126/2015 z dn. 01.06.2015 r. zm. dec nr 244/2015 z dn. 09.10.2015 r.)	WIK.771.1.114.2 013.ES z dnia 13.01.2015 r. (pozwolenie na użytkowanie tymczasowej oraz docelowej sieci gazowej)
15	23/13	05.11.2013	95/10	Przebudowa toru podejściowego do budowanego przez Cronimet PL Sp. z o.o. nabrzeża statkowego w Kanale Przemysłowym w porcie Szczecinie - roboty pogłębiarskie	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.		
16	3/14	11.03.2014	95/10	Przebudowa Nabrzeża Spółdzielczego w Kanale Dębickim w Porcie w Szczecinie - odcinek II	Oktan Energy & V/L Service Sp. z o. o.	dec nr 48/2015 z dnia 27.02.2015 r. znak: AP-1.7840.1.2-3.2015.RS (+dec 4/P/2015 z dnia 01.04.2015 r. znak: AP-1.7840.1.79-2.2015.RS o przeniesieniu decyzji)	
17	18/14	19.11.2014	930	Budowa tymczasowej przeprawy mostowej z wykorzystaniem mostu pontonowego łączącego Nabrzeże Warsztatowe od strony ul. Ludowej z wyspą Ostrów Brdowski na akwenie Odry Zachodniej w Porcie Szczecin	Bilfinger Crist Offshore Sp. z o. o.		

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZ	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE	DECYZJA O POZWOLENIU NA UŻYTKOWANIE / BRAK SPRZECIWU / SPRZECIW
18	13/15	21.04.2015	930	Odbudowa pomostu cumowniczego w rejonie stawy nabieżnikowej - Świeta Dolna	Urząd Morski w Szczecinie	dec nr 270/2015 z dnia 20.11.2015 r. znak: AP-1.7840.1.268-4.2015.RS (decyzja na kładkę techniczną - działki lądowe dec nr 345/2014 z dnia 01.12.2014 r. znak: AP-1.7840.1.348-3.2014.RS)	
19	29/15	15.09.2015	930	Nabrzeże Teleyard w Porcie S	Teleyard Sp. z o.o.		
20	8/16	23.03.2016	95/10	Dostosowanie części nabrzeża Kubańskiego do obsługi jednostek o długości do 166 m i szerokości do 24 m cumujących przy nabrzeżu Rosyjskim na terenie WOC w porcie w Szczecinie	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	dec nr 128/2016 z dnia 29.06.2016 r. znak: AP-1.7840.1.123-3.2016.GZ	nie ma konieczności uzyskania decyzji o pozwoleniu na użytkowanie
21	13/16	31.05.2016	95/10	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.		
22	15/16	31.05.2016	95/10	Pomosty pływające przystani technicznej wraz z trztem i remontem platformy dojazdowej	MJM. Modzelek Sp. Cywilna, Janina i Mirosław Modzelek	dec nr 154/2016 z dnia 01.08.2016 r. znak: AP-1.7840.1.144-3.2016.HG	
23	26/16	22.09.2016	95/10	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego wraz z załadunkiem basenu Noteckiego	Zarząd Morskich Portów Szczecin - Świnoujście S.A.		
24	28/16	18.10.2016	930	Wykonanie oczepu żelbetowego na istniejącej stalowej palościance z wyrównaniem linii odwodnej do lica istniejących sekcji przeładunkowych nabrzeża SNOPII	ANDREAS Sp. z o.o.		
25	34/16	15.12.2016	95/10	Przebudowa Nabrzeża Starów	Gmina Miasto Szczecin	dec nr 35/2017 z dnia 24.02.2017 r. znak: AP-1.7840.1.14-3.2017.RS	
26	5/17	01.03.2017	95/10	Port Jachtowy Szczecin	Gmina Miasto Szczecin		
27	19/17	17.11.2017	95/10	Budowa głębi dokowej przy Nabrzeżu Remontowym w Porcie w Szczecinie	Halifax P sp. z o.o.		

Źródło: UM w Szczecinie.

Ryc. 29. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS.

LP	NR DECYZJI	DATA PISMA	NR DZIAŁKI	KATEGORIA	DOTYCZY	INWESTOR	DECYZJA O POZWOLENIU NA BUDOWĘ / ZGŁOSZENIE
1	5/2016	12.07.2016	95/6	sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	wykonanie prac pogłębiarskich polegających na realizacji robót związanych z reprofiliacją skarpy koryta rzeki Duńcy na obszarze mww i utrzymywanie uzyskanych w ich wyniku głębokości dla akwenu odprowadzającego wody pochodzące i akwenu odprowadzającego wody powierzchniowe do ujęcia dla Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów w Szczecinie	Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Spółka z o.o.	
2	1/2016	29.02.2016	95/6; 930	sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia	wykonanie przewiertu i wybudowanie kanalizacji kablowej pod dnem rzeki Odry, w granicach portu w Szczecinie	Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Spółka z o.o.	

Źródło: UMS

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

- 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

Na obszarze opracowania zinwentaryzowano następujące obiekty nadwodne:

- Most Brdowski,
- Most Cłowy,
- Droga krajowa nr 10 wraz z mostem im. Pionierów Miasta Szczecina,
- Linie kolejowe,
- Droga krajowa nr 31 (ul. Floriana Krygiera).

d) Wraki

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

e) Kanalizacja

Brak danych

f) Planowane inwestycje

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 planuje zrealizować także następujące projekty inwestycyjne¹⁹:

¹⁹ <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/rozw%C3%B3j/projekty-unijne-w-ramach-poi%C5%9A>

- 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.
- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego: Inwestycja ma polegać na modernizacji nabrzeży Czeskiego i Słowackiego o łącznej długości linii cumowniczej 985 m, oraz uzyskaniu głębokości technicznej 12,5 m i nośności nabrzeża 40 kN/m². Inwestycja obejmie również modernizację infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeża i likwidację istniejącej rampy ro-ro. Inwestycja przewiduje dostosowanie parametrów Kanału Dębickiego do obsługi największych statków jakie mogą zawinąć do portu w Szczecinie, t.j. poszerzenie kanału do 200 m na całej jego długości oraz pogłębienie do 12,5m. Planowany termin realizacji: 2018-2020.
- Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego: Inwestycja polegać będzie na modernizacji nabrzeży Katowickiego i Chorzowskiego o łącznej długości całkowitej 840 m i długości linii cumowniczej 735 m, które są najbardziej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w Szczecinie oraz uzyskaniu głębokości technicznej 12,5 m i nośności nabrzeża 40 kN/m².
Planowany termin realizacji: 2018-2020.
- Rozbudowa infrastruktury portowej w Kanale Dębickim w porcie w Szczecinie: Projekt obejmuje wybudowanie nabrzeża Norweskiego o długości 240 m i głębokości technicznej 12,5 m wraz z przygotowaniem niezbędnej infrastruktury dla przyszłego zaplecza dla obsługi drobnicy klasycznej i zjednostkowanej oraz sztuk ciężkich. Etap ten przewiduje również poszerzenie Kanału Dębickiego do 200 m na całej jego długości.
Planowany termin realizacji: 2018-2020.
- Budowa infrastruktury portowej w Basenie Górnośląskim w porcie w Szczecinie: Inwestycja obejmie zasypywanie Basenu Noteckiego, budowę nabrzeża Dolnośląskiego o długości 308m i głębokości technicznej 10,0m wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Prace te pozwolą na utworzenie jednolitej linii cumowniczej nabrzeży Górnośląskie – Dolnośląskie o długości około 600m, a tym samym jednoczesną obsługę trzech statków o nośności do 15 tys. ton.
Planowany termin realizacji: 2018-2020.

IV. Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych.

Ze względu na położenie portu morskiego Szczecin na trasie głównego toru wodnego Świnoujście – Szczecin, oraz nadmorskie i przygraniczne położenie całego Zalewu Szczecińskiego, 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 port ten graniczy z żeglownym odcinkiem Odry, mający połączenie z siecią dróg wodnych Europy zachodniej.

Rozwój portów, w tym portu w Szczecinie 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 Szczecinie.

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 krajobrazem.

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 morskiego w Szczecinie, wynika z krajowych dokumentów strategicznych, planów i programów rządowych. Województwo, jego przestrzeń i kierunki rozwoju występują w tych dokumentach jako część składowa polityki regionalnej państwa.

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

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

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

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

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski wskazano na:

- Rozwój regionalny
- Transport

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

W *Strategii*, która jest dokumentem realizacyjnym w stosunku do *Strategii Rozwoju Kraju*, zatwierdzonym przez Komisję Europejską, bezpośrednio do przestrzeni województwa

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

Strategia Rozwoju Kraju

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

W obszarze strategicznym II Konkurencyjna gospodarka, wyodrębniony został Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu. W ramach tego celu wskazano, że „Podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (szlaków żeglugowych oraz portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych”. I dalej: „Przewiduje się wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego m. in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych. Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich, w 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, Słonią 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 w zakresie dalekomorskich przeładunków z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina.

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

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

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

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

W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. W zakresie żeglugi śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w zakresie żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) oraz portów uzupełniających, takich jak Elbląg, w szczególności od strony lądu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych.

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

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

Strefa przybrzeżna

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

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

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

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

Cele SRPZ korespondują z celami Strategii Rozwoju Kraju (SRK) dotyczącymi w szczególności zwiększenia innowacyjności gospodarki, podnoszenia efektywności transportu oraz wzmacniania

mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju, jak również integracji przestrzennej dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych.

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

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

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

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

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

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

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

- w zakresie rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, zarówno od strony lądu, jak i morza:
 - wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich,
 - rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu,
 - rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej celem m.in.:
 - podniesienia bezpieczeństwa energetycznego kraju i współdziałania w realizacji priorytetów polityki energetycznej UE,
 - dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (m.in. budowa do 2020 r. głębokowodnych nabrzeży dedykowanych do obsługi drobnicy konteneryzowanej i ro-ro),

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

Z analizy powyższych zapisów *Strategii* wynika, że głównym założeniem przedmiotowego dokumentu jest rozwój portów i żeglugi. Dotyczy to zarówno portów dużych, jak i małych oraz średnich. Zgodnie z zapisami *Strategii* „w przypadku mniejszych polskich portów morskich, priorytetem rozwoju do 2020 r. i w dalszej perspektywie będzie wzmacnianie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone. W przypadku portów średnich, na terenie których rozwijana jest również funkcja transportowa (przeładunkowo-składowa), podejmowane będą inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dojazdowej do portów od strony morza i lądu) z poszanowaniem dla rozwoju pozostałych portowych funkcji gospodarczych.”

Dokumentem wykonawczym do rządowej „Strategii rozwoju transportu do 2020 r.” w obszarze problematyki portów morskich jest „Program rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku)” [MTBiGM, 2013b]. W dokumencie zawarto diagnozę aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich, przygotowano prognozy obrotu ładunkowego oraz ruchu pasażerskiego polskich portów morskich do 2020 r. i perspektywy dalszych zmian na wspomnianych rynkach do roku 2030. Najważniejszy element opracowania – cele i priorytety rozwoju portów morskich, stanowią ramy dla ubiegania się przez podmioty zarządzające 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 spedycy 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 morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)

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

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

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

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

W rozdziale dot. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, wskazano że „Utrzymanie konkurencyjności polskich portów wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich od strony morza takich, jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umacnianie brzegów torów wodnych. Inwestycje w infrastrukturę dostępu zarówno od strony lądu, jak od strony morza wymusza zastosowanie w większym stopniu instrumentów planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną. Rozwój infrastruktury łączącej porty z bliższym i dalszym otoczeniem gospodarczym musi być skoordynowany z działaniami inwestycyjnymi realizowanymi przez zarządy portów morskich. W związku ze zmianą struktury obrotów ładunkowych oraz technologii przewozów, również

infrastruktura portowa wymaga dalszego dostosowania do zmieniających się potrzeb. Szczególnie istotna jest budowa i modernizacja nabrzeży, połączeń drogowych i kolejowych na terenie portów”.

Program dla Odry – 2006 (aktualizacja)

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

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

Realizacja pełnego zakresu Programu pozwoli zmniejszyć zagrożenie katastrofalnymi skutkami powodzi w dorzeczu Odry. Planowane działania zapewnią zarówno bezpieczeństwo jak i zrównoważony rozwój całego dorzecza, gwarantujący wzrost gospodarczy, zachowanie walorów środowiska i racjonalną gospodarkę wodną oraz uzyskać odbudowaną i zmodernizowaną drogę wodną o zróżnicowanej 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

Dla Portu Morskiego Szczecin nie określono granic pasa nadbrzeżnego tj. technicznego i ochronnego.

2. Przekształcenia linii brzegowej

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

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

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

Inne zagrożenie dla linii brzegowej stanowi zjawisko tzw. cofki, która w rezultacie powoduje zagrożenie powodziowe. 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 przylastającą plażę. Nadmiar tego materiału wnoszony jest podczas „cofki” do Zalewu Szczecińskiego i tam deponowany w postaci delty wstecznej Świny – archipelagu kilkudziesięciu płaskich wysp i wysepek, na których obserwuje się intensywny proces torfotwórczy. Podmokłe łąki, trzcinowiska, kanały i rowy skonstrastowane z sąsiadującymi w niewielkiej odległości 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.

3. Zagrożenie powodziowe

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

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

Na podstawie poniższej ryciny stwierdza się, że w województwie zachodniopomorskim największe zagrożenie powodzią występuje od strony wód morskich (wg listy typów powodzi Komisji

Europejskiej). Powodzie te są związane z zalaniem obszarów lądowych wodami morskimi, zalaniem obszarów położonych w ujściowych odcinkach rzek lub jezior przybrzeżnych.

Ryc. 30. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania.



Źródło: opracowanie własne na podstawie KZGW

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Uzupełnieniem map zagrożenia powodziowego są szacunkowe mapy ryzyka powodziowego, określające potencjalne szkody związane z powodzią, uwzględniające informacje na temat szacunkowej liczby mieszkańców potencjalnie dotkniętych powodzią, rodzaju zabudowań, informacje o obszarach i obiektach zabytkowych i chronionych, potencjalnych ogniskach zanieczyszczeń wody, rodzaju działalności gospodarczej, ważnych instalacjach na danym obszarze, jak też innych istotnych dla konkretnego obszaru informacjach dodatkowych.

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

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

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

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

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

W ramach wstępnej oceny ryzyka powodziowego w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego wyznaczono 18 obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi o łącznej powierzchni 1 384,2 km² (przyczyną były powodzie rzeczne i powodzie wywołane cofką odmorską). Powierzchnia ta stanowi ok. 7 % powierzchni całego regionu wodnego, 1,2 powierzchni dorzecza Odry oraz ok. 0,4 % powierzchni całego kraju. Na podstawie analizy map zagrożenia powodziowego

określono, że na rozpatrywanym obszarze blisko 32 tys. ha obszaru znajduje się na terenie o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 500 lat, a w przypadku powodzi raz na 100 lat i raz na 10 lat, znajduje się odpowiednio około 30 tys. ha i 26 tys. ha. Liczba mieszkańców na obszarach o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 500 lat, raz na 100 lat i raz na 10 lat wynosi odpowiednio około 8,5 tys., 6,8 tys. i 4,5 tys. Powyższe wartości odnoszą się do zagrożenia od strony rzek. W przypadku zagrożenia od strony morza przy zagrożeniu raz na 500 lat i raz na 100 lat powierzchnia obszarów zagrożonych wynosi odpowiednio 45,3 i 42,9 ha, przy ilości mieszkańców na terenach zagrożonych powodzią wynoszącą odpowiednio około 28,6 i 21,1 tys.

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

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

i budowle okresowo piętrzące wodę:

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

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

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

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

OD RZEK:

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

OD MORZA:

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

Zagrożeniem dla obszaru gmin nadmorskich i Zalewu Szczecińskiego, w tym analizowanego portu morskiego, są 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).

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.

Dnia 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.²⁰

²⁰ <http://www.ums.gov.pl/191-przegląd-i-aktualizacja-map-zaгроzenia-i-ryzyka-powodziowego.html>

V. Analiza konfliktów w zagospodarowaniu.

Analiza istniejących uwarunkowań geo-środowiskowych, ekonomicznych, kulturowych i przestrzennych obszaru morskich wód Portu Szczecin 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 i żegluga. 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:

- ochroną brzegów i miejscem wejścia kabla lub rurociągu w ląd,
- żeglugą (w zakresie kotwiczenia),
- ochroną przyrody (wyprowadzenie infrastruktury z wody na ląd (z uwagi na siedliska chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów).

2. Żegluga i porty.

Porty i żegluga wykazują konflikt z:

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

3. Turystyka.

Żeglarstwo pozostaje w konflikcie z:

- ochroną przyrody (płoszenie zwierząt, niszczenie siedlisk przybrzeżnych),
- nawigacją (redy, tory podejściowe wykluczone z żeglarstwa),
- ochroną brzegów (kolizje z umocnieniami brzegów),

4. Ochrona brzegów

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

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

- infrastruktury dostępowej do portów,
- infrastruktury liniowej przecinającej strefę brzegową (generowanie zaburzeń morfo- i litodynamicznych),
- turystyki – uprawianie sportów wodnych, kąpiele w sąsiedztwie falochronów brzegowych,
- rekreacji i komunikacji – są pewnym zagrożeniem dla wypoczywających,
- ochrony przyrody (dla form ochrony przyrody konieczne jest zachowanie naturalnych procesów na jak najdłuższych odcinkach brzegu).

5. Ochrona środowiska

Część obszaru Studium znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie (OSOP) „Dolina Dolnej Odry”(PLB320003) oraz obszaru (SOOS) „Dolna Odra” (PLH320037).

W sąsiedztwie granic obszaru Studium stwierdzono siedlisko przyrodnicze 91E0 oraz stanowiska gatunków chronionych ptaków i roślin.

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

- tor wodny Świnoujście – Szczecin.

VI. 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 Szczecinie.
- Ryc. 5. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie.
- Ryc. 6. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.
- Ryc. 7. Nazwy obiektów portowych.
- Ryc. 8. Długość nabrzeży w Porcie Szczecin na tle pozostałych portów.
- Ryc. 9. Lokalizacja nabrzeży w Porcie Szczecin.
- Ryc. 10. Terminal kontenerowy
- Ryc. 11. Nabrzeża terminalu drobnicowego.
- Ryc. 12. Lokalizacja nabrzeży Bulk Cargo.
- Ryc. 13. Szczeciński Wolny Obszar Celny.
- Ryc. 14. Mapa dostępności drogowej portu
- Ryc. 15. Bramy wjazdowe – Rejon Masowy.
- Ryc. 16. Bramy wjazdowe – Rejon Drobnicowy.
- Ryc. 17. Projekty inwestycyjne w porcie morskim Szczecin
- Ryc. 18. Przeładunki.
- Ryc. 19. Zawinięcia.
- Ryc. 20. Obroty ładunkowe.
- Ryc. 21. Struktura obrotów ładunkowych
- Ryc. 22. Statki wchodzące.
- Ryc. 23. Ruch pasażerów – podział na porty.
- Ryc. 24. Ruch pasażerów – szt.
- Ryc. 25. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim.
- Ryc. 26. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.
- Ryc. 27. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS.
- Ryc. 28. Wykaz decyzji lokalizacyjnych właściwych ministrów.
- Ryc. 29. Wykaz decyzji lokalizacyjnych Dyrektora UMS.
- Ryc. 30. Mapa wstępnej oceny ryzyka powodziowego na obszarze opracowania.

Tabela nr 1. Nazwy obiektów portowych.

VII. Wykaz materiałów źródłowych.

1. Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geośrodowiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Szczecin (228). Warszawa 2009;
2. www.igipz.pan.pl
3. Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy <http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>);
4. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecina, Szczecin, 2012;
5. Studium uwarunkowań do planu zagospodarowania przestrzennego Polskich obszarów morskich dla Zalewu Szczecińskiego Biuro Projektowe Piotr Kowalski. Szczecin. Lipiec 2017.;
6. Waloryzacja Przyrodnicza Województwa Zachodniopomorskiego. Biuro Konserwacji Przyrody. Luty 2010 r.;
7. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Dolina Dolnej Odry. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
8. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Dolna Odra. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
9. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ujście Odry i Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
10. Plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1934);
11. Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1661);
12. 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;
13. 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;
14. Prognoza oddziaływania na środowisko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Tor Wodny w Szczecinie. Biuro Planowania Przestrzennego w Szczecinie. Listopad 2016 (uaktualnione styczeń 2017);
15. 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;
16. Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt: Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m. opracowanie podsumowujące inwentaryzację przyrodniczą przeprowadzoną na potrzeby raportu oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.
17. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016
18. Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)
19. www.port.szczecin.pl
20. <https://portszczecin.deutschebahn.com>
21. www.bulkcargo.com.pl
22. www.ums.gov.pl

