



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Doradztwo Środowiskowe Agnieszka Zalewska

**PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA
NA ŚRODOWISKO USTALEŃ
PROJEKTU PLANU
ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO MORSKICH WÓD
WEWNĘTRZNYCH
PORT MORSKI W DZIWNOWIE**

Szczecin, czerwiec 2019 r.

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

Zamawiający:

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

Wykonawca:

G.P. PROJEKT Paweł Żebrowski
Aleja Zdobyców Wału Pomorskiego 57/1
78-600 Walcz

Zespół autorski:

Kierownik zespołu – *Agnieszka Zalewska*
Uwarunkowania środowiskowe, analiza oddziaływań – *Agnieszka Zalewska*
Ichtiofauna – *Przemysław Czerniejewski*
Analizy, geo-socjo-ekonomiczne – *Piotr Kowalski, Paweł Żebrowski*
Strefa brzegowa – antropopresja i ochrona brzegów – *Aleksandra Mikulska*
Żegluga i porty – *Aleksandra Mikulska*
Analiza dokumentów planistycznych – *Piotr Kowalski*
Opracowanie materiałów kartograficznych – *Aleksandra Mikulska, Marcin Gontarek*

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie i podstawy prawne	1
1.1. Podstawy prawne.....	2
1.2. Metodyka opracowania	6
1.3. Cel i zakres prognozy	7
2. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Dziwnowie - projekt	8
2.1. Zawartość i główne cele	8
2.2. Zasady konstrukcji planu	9
2.3. Powiązania projektu Planu z innymi dokumentami.	11
2.3.1. Dokumenty poziomu transgranicznego.....	11
2.3.2. Istotne dokumenty strategiczne sporządzone dla przedsięwzięć i programów na obszarze objętym ustaleniami projektu Planu	15
2.3.3. Istotne dokumenty strategiczne poziomu regionalnego	24
2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego	25
3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem.....	27
3.1. Charakterystyka geograficzna	27
3.2. Klimat.....	27
3.3. Warunki glebowe	27
3.4. Warunki geologiczne.....	28
3.5. Surowce i złoża	29
3.6. Warunki wodne	29
3.6.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry (PGW)	30
3.6.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych	33
3.6.3. Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi	33
3.7. Powietrze.....	33
3.8. Hałas.....	34
3.9. Pole elektromagnetyczne.....	36
3.10. Gospodarka odpadami.....	37
3.11. Środowisko przyrodnicze obszaru planu.....	37
3.12. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo	40
3.12.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami	40
3.12.2. Istniejące formy ochrony przyrody	43
3.13. Proponowane formy ochrony przyrody.....	48
4. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych.....	48
4.1. Zarząd nad Portem Morskim w Dziwnowie	48
4.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki.....	49
4.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	51
4.4. Trasy żeglugi	53
4.5. Infrastruktura portowa.....	57
4.5.1. Nabrzeża portowe.....	57
4.6. Dostępność drogowa i kolejowa	74
4.7. Port w liczbach	74
4.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych	81
4.8.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa.....	81
4.8.2. Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach.....	81
4.8.3. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	81

4.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia, infrastruktura	82
4.9.1. Liniowa infrastruktura techniczna.....	83
4.9.2. Elementy nad wodami portowymi	87
4.9.3. Kanalizacja	87
4.10. Turystyka, sporty wodne i rekreacja	88
4.11. Bezpieczeństwo i obronność Państwa.....	88
5. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie.....	89
6. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe związane z realizacją ustaleń Planu	91
6.1. Oddziaływanie na krajobraz.....	91
6.2. Środowisko abiotyczne.	92
6.2.1. Klimat.....	92
6.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.	93
6.2.3. Odpady.	94
6.2.4. Powietrze.....	95
6.2.5. Hałas.....	96
6.3. Środowisko biotyczne.	97
6.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.	97
6.3.2. Zmiana przezroczystości wody.	98
6.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.	98
6.3.5. Wpływ na różnorodność biologiczną	101
6.3.6. Zdrowie ludzi	102
6.3.7. Zabytki i dobra materialne	102
6.3.8. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	103
6.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody.....	108
7. Analiza ustaleń planu wraz z oceną ich znaczącego oddziaływania.....	110
7.1. Funkcjonowanie portu (Ip).....	110
7.2. Transport (T)	114
7.3. Sport, turystyka i rekreacja (S).....	117
7.4. Obronność i bezpieczeństwo państwa (B)	120
8. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji ustaleń planu.....	122
9. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.	122
10. Oddziaływanie transgraniczne.....	122
11. Rozwiązanie alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie	122
12. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.....	123
13. Literatura i materiały archiwalne	125
14. Oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy	131
15. Spis rycin i tabel	131
16. Załączniki.....	132

1. Wprowadzenie i podstawy prawne

Artykuł 37b. ust.2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z późn. zm.) stanowi, iż do projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej sporządza się prognozę oddziaływania na środowisko.

Jest to również wykonanie obowiązku, jaki nakłada art. 46 pkt.1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081, z późn. zm.).

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu planu, której instrumentem jest prognoza, ma na celu zidentyfikowanie potencjalnych i rzeczywistych zmian, jakie mogą wystąpić w środowisku w związku z realizacją przewidzianych w planie zamierzeń oraz późniejszym wykorzystywaniem powstałych zgodnie z realizacją ustaleń planu funkcji. Zadaniem procesu oceny jest między innymi zidentyfikowanie kluczowych źródeł oddziaływań oraz określenie sposobów eliminacji, bądź ograniczenia niekorzystnych skutków, jakie mogłyby pojawić się w trakcie realizacji ustaleń planu.

Podstawowym celem prognozy jest określenie, analiza i ocena skutków, które mogą wynikać z projektowanego przeznaczenia terenu dla wszystkich komponentów środowiska i zdrowia ludzi oraz przedstawienie rozwiązań eliminujących lub ograniczających jego wpływ na środowisko.

Prognoza, analizując skutki najsilniej obciążające środowisko, pełni rolę informacyjną i ostrzegawczą w stosunku do późniejszych etapów projektowania inwestycji, wskazując jakie problemy z zakresu ochrony środowiska muszą być w ich trakcie brane pod uwagę i rozwiązywane, a także czym może grozić brak odpowiednich rozwiązań. Na etapie projektu planu sygnalizuje się możliwość wystąpienia zagrożeń w przyszłości, których przebieg zależy od podejmowania odpowiednich działań zapobiegawczych na dalszych etapach projektowania planowanych przedsięwzięć.

Niniejszą prognozę oddziaływania na środowisko opracowano w związku z opracowywaniem projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – Port Morski w Dziwnowie w obszarze kompetencji dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/18/17 z dnia 27 listopada 2017 r. w Szczecinie.

W związku z art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres prognozy został uzgodniony z Zachodniopomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Szczecinie oraz Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Prognoza została opracowana zgodnie z zakresem wskazanym w art. 51 ww. ustawy oraz zgodnie z pismem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: NZNS.7040.2.6/5.2018 oraz pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: WOPN-OS.411.42.2018.AM, a także zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia dla zadania: *Opracowanie projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko część D – port morski w Dziwnowie.*

1.1. Podstawy prawne

Przy opracowywaniu prognozy zastosowanie znalazły, między innymi, niżej wymienione akty prawa:

- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2018 r., poz. 2129 ze zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2019 r., poz. 1186, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r., poz. 2000);
- Ustawa z dnia 30 maja 1996 r. o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego (Dz. U. z 2013 r., poz. 712, ze zm.);
- Ustawa z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r., poz. 1933);
- Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2018 r., poz. 121, ze zm.);
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1945.);
- Ustawa z dnia 12 września 2002 roku o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2002 Nr 166, poz. 1361, ze zm.);
- Ustawa z 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich (Dz.U. z 2016 r. Nr 67 poz. 621);
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.);
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm.);
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r., poz. 2268, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614, z późn.zm.);
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2018 r., poz. 2067);
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1161);
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz. U. z 2015 r. poz. 774 ze zm.).
- Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. z 2017 r. poz. 2126 ze zm.);

- Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1056);
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307 ze zm.);
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2018 r., poz. 181 ze zm.);
- Ustawa z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2018 r. poz. 514 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz.U. 2017 poz. 1025).
- Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania granic (Dz. U. z 2003 r., Nr 89 poz. 820 ze zm.);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpień 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 lipca 2010 r. w sprawie przypadków, w których wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza z instalacji nie wymaga pozwolenia (Dz. U. nr 130, poz. 881).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1923).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpień 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031).
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie formularza ewidencyjnego oraz formularzy sprawozdawczych dla statków morskich (Dz. U. z 2012 r. poz. 761);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 09 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. nr 168, poz. 1765).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011, Nr 25, poz. 133 ze zm.).

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 1713).
- Dyrektywa 92/43/EWG z dnia 21.05.1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa) (Dz. U. L 206 z 22.7.1992 r. ze zm.).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dyrektywa Ptasia) (Dz. Urz. UE L 20 z 26.1.2010).
- Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/18 z dnia 14 grudnia 2018 r. w sprawie przyjęcia dwunastego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny ((notyfikowana jako dokument nr C(2018) 8528) (Dz. Urz. UE L 7/77 z 9.01.2019).
- Traktacie z Maastricht z dnia 7 grudnia 1997 r., wraz ze związanymi rozporządzeniami i dyrektywami:
 - rozporządzeniu Rady (WE) nr 708/2007 z dnia 11 czerwca 2007 r. w sprawie wykorzystania w akwakulturze gatunków obcych i niewystępujących miejscowo (Dz. Urz. UE L 168/1).
 - rozporządzeniu Komisji (WE) nr 506/2008 z dnia 6 czerwca 2008 r. zmieniające załącznik IV do rozporządzenia Rady (WE) nr 708/2007 w sprawie wykorzystania w akwakulturze gatunków obcych i niewystępujących miejscowo (Dz. Urz. UE L 149)
 - dyrektywie Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. L 206/7).
 - dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. UE L 327/1).
 - dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. UE L 197/30).
 - dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/60/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dz. Urz. UE L 288/27).
 - dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dz. Urz. UE L 164/19).
 - dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. Urz. UE L 20/7).
 - dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. UE L 26/1).

- dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257/135).
- Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzona w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 78, poz. 706).
- Konwencji o różnorodności biologicznej, sporządzona w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 184, poz. 1532).
- Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu podpisana w Rio de Janeiro 5 czerwca 1992 r.
- Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. 2000 r. Nr 28, poz. 346).
- Konwencji o ochronie i użytkowaniu cieków transgranicznych i jezior międzynarodowych, sporządzona w Helsinkach dnia 17 marca 1992 r. (Dz. U. 2003 r. Nr 78, poz. 702).
- Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzona w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110).
- Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, sporządzona w Bazylei dnia 22 marca 1989 r. (Dz. U. z 1995 r. Nr 19, poz. 88).
- Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).
- Konwencji w sprawie transgranicznego zanieczyszczania powietrza na dalekie odległości sporządzona w Genewie dnia 13 listopada 1979 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 50, poz. 311).
- Konwencji o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, sporządzona w Bernie dnia 19 września 1979 r. (Dz. U. z 1996 r. Nr 58, poz. 263).
- Konwencji o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, sporządzona w Bonn dnia 23 czerwca 1979 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 2, poz. 17).
- Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV, i V, oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101).
- Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r., Nr 11, poz. 46).
- Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego, przyjęta w Paryżu dnia 16 listopada 1972 r. przez Konferencję Generalną Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Wychowania, Nauki i Kultury na jej siedemnastej sesji (Dz. z 1976 r. Nr 32 poz. 190).
- Konwencji o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, sporządzonej w Ramsarze dnia 2 lutego 1971 r. (Dz. U. nr 1978 Nr 7, poz. 24).

- Rezolucji Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) z roku 1991 ustanawiająca Bałtyk jako Szczególnie Wrażliwy Obszar Morski (Particularly Sensitive Sea Area – PSSA) Rekomendacja Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Europie.
- Umowie między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych, sporządzonej w Warszawie dnia 19 maja 1992 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 11, poz. 56).
- Umowie w sprawie Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem, sporządzonej we Wrocławiu dnia 11 kwietnia 1996 r. (Dz. U. Nr 79, poz. 886).

1.2. Metodyka opracowania

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – port morski w Dziwnowie (dalej: projekt Planu, Plan) polegało na szczegółowej analizie zapisów projektu planu oraz identyfikacji możliwych do ustalenia skutków oddziaływania na poszczególne elementy środowiska, a także szczegółowej analizie możliwych zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru realizacji ustaleń planu.

Przy opracowaniu nieniejszej Prognozy nie prowadzono badań środowiskowych, przyjmując, że będą one elementem oceny oddziaływania na środowisko konkretnych przedsięwzięć przed etapem ich realizacji. Dokument sporządzono przy zastosowaniu metod opisowych oraz analiz jakościowych opartych o dane zgromadzone w trakcie monitoringów i inwentaryzacji przyrodniczych, informacje udostępniane przez organy ochrony środowiska (m. in. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Szczecinie oraz urząd miasta i gminy w Dziwnowie. Wykorzystano również materiały kartograficzne, planistyczne, inwentaryzacyjne i studialne, dostępnych dokumentacji dla form ochrony przyrody oraz ogólnie dostępną literaturę przedmiotu.

Do opisu stanu środowiska na analizowanym obszarze wykorzystano m.in. opracowania udostępnione przez Urząd Morski w Szczecinie:

- Inwentaryzację przyrodniczą dla potrzeb sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014 - 2026” wykonaną w 2014 r. przez Uniwersytet Szczeciński;
- Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej dla obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Szczeciński PLB32009; obszaru Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011; obszaru specjalnej ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, wykonaną przez ECO-EXPERT Sebastian Guentzel i Łukasz Ławicki Sp.j.;
- Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt.: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m” opracowany w 2015 r. przez Europrojekt Gdańsk S.A,
- Prognozę oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028 opracowaną w 2016

r. przez zespół projektowy Wydziału Biologii Uniwersytetu Szczecińskiego oraz Pracowni Ochrony Środowiska Paweł Molenda.

Przy analizie i ocenie wpływu ustaleń projektu planu wykorzystano dotychczasowe doświadczenia empiryczne oraz dane literaturowe, wzięto pod uwagę również wnioski i uwagi organów biorących udział w procedurze uchwalenia Planu. Podczas oceny oddziaływania ustaleń stosowano skalę:

Korzystne: korzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko,

Średniokorzystne: średniokorzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko,

Niekorzystne: niekorzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko.

Skutki realizacji ustaleń projektu planu odnoszono do obowiązujących norm i przepisów prawnych. Analizy zawarte w Prognozie zostały przeprowadzone stosownie do zawartości i stopnia szczegółowości zapisów projektu Planu. Informacje zawarte w niniejszym opracowaniu są stosowne do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny (art. 52 ust 1 ustawy ooś).

Integralną częścią prognozy jest załącznik graficzny w skali 1 : 2 000.

1.3. Cel i zakres prognozy

Niniejsza prognoza oddziaływania na środowisko opracowana została w związku z pracami nad sporządzeniem projektu Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – port morski w Dziwnowie.

Przedmiotem analizy Prognozy są obszary znajdujące się w granicach projektu Planu, czyli w granicach morskich wód wewnętrznych obszaru portu morskiego Dziwnowie.

Dokładne granice określone zostały współrzędnymi geodezyjnymi punktów podanych w Europejskim Ziemijskim Systemie Odniesienia 1989 (ETRS89), których wykaz podano w § 1 ust. 2 Rozporządzenia, których wykaz podano w poniższej tabeli:

Nr punktu	Układ współrzędnych geocentrycznych geodezyjnych GRS80h	
	φ - szerokość geodezyjna	λ - długość geodezyjna
1	N	E
Od punktu 1 do punktu 2 granica przebiega po obowiązującej linii brzegu, o której mowa w art. 220 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne		
2	N	E
3	N	E
4	N	E
5	N	E
6	N	E
7	N	E
8	N	E

Obszarowi objętemu Planem nadano unikalny kod literowy DZI.

Do sporządzenia projektu Planu zagospodarowania przestrzennego dla analizowanego obszaru przystąpiono w związku z ogłoszeniem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 9 października 2017 r. informującym o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko – port morski w Dziwnowie. Opracowanie planu wraz z prognozą wynika z obowiązków nałożonych ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214).

Głównym celem projektu planu jest określenie funkcji i zasad zagospodarowania na obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego Dziwnów.

Powierzchnia obszaru projektu planu wynosi 0,513 km².

Głównym celem prognozy jest określenie i ocena potencjalnych oddziaływań na środowisko realizacji ustaleń projektu Planu oraz przedstawienie rozwiązań eliminujących lub ograniczających negatywny wpływ na środowisko.

Obszar Planu przedstawiony został na załączniku do niniejszego opracowania.

2. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Dziwnowie - projekt

2.1. Zawartość i główne cele

Opracowanie projektu Planu zagospodarowania przestrzennego – port morski w Dziwnowie realizowane jest na podstawie zawartego w dniu 16 maja 2017 r. porozumienia o dofinansowanie projektu nr POWR.02.19-00-00-PM02/17-00, w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

Konieczność sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich jest wypełnieniem przepisów zarówno krajowych, jak i unijnych tj.:

- ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r. Art. 37a oraz 37b cyt. ustawy nakładają na administrację morską (dyrektora właściwego urzędu morskiego) obowiązek sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego,
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich nakładającej na Państwa Członkowskie obowiązek opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r.

Projekty planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich - porty morskie w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie sporządzone zostaną dla portów morskich w: Świnoujściu, Szczecinie, Policach, Dziwnowie i Trzebieży.

Plany te wykonane zostaną w skali 1:1000 lub 1:2000 i obejmą łącznie powierzchnię 2 522,96 ha morskich wód wewnętrznych. Zgodnie z założeniami, obszar wód morskich w granicach pięciu portów morskich objętych projektem, stanowi ok. 0,1% powierzchni polskich obszarów morskich.

Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego portu morskiego w Dziwnowie będącego w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie umożliwi

zrównoważony rozwój poprzez zdefiniowanie i uporządkowanie korzystania z tego obszaru, uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne. Tematyka planu obejmuje wybrane istniejące i przewidywane sposoby korzystania z przestrzeni portu morskiego w Dziwnowie, w szczególności: rybołówstwo i jego obsługę, infrastrukturę liniową (kable, rurociągi, mosty drogowe i kolejowe, tunele), żeglugę (trasy żeglugowe, przestrzenne wymagania bezpieczeństwa nawigacji, trasy podejściowe do nabrzeży i basenów portowych oraz morskich przystani rybackich, przeprawy promowe, obszary rozwojowe portów w ramach ich obecnych granic, turystykę i rekreację (kąpieliska, sporty wodne, nurkowanie), podwodne dziedzictwo kulturowe (wraki i in.), obronę narodową (infrastruktura liniowa, porty i przystanie wojenne, inne), wymagania ochrony brzegu morskiego (zabezpieczenie przeciwpowodziowe w obszarze wód morskich), marikulturę, składowiska (urobek z prac czerpalnych), ochronę środowiska, w tym ochronę przyrody, akweny i nabrzeża stoczniowe (stoczni produkcyjnych i remontowych), akweny cumowania przy nabrzeżach do rozładunku i załadunku statków.

Plan zoptymalizuje wykorzystanie przestrzeni morskiej (morskich wód wewnętrznych wewnątrz portu) przez wszystkie ww. sposoby użytkowania, mając na względzie racjonalizację kumulatywnych skutków i kosztów przedsięwzięć, szeroko pojęte bezpieczeństwo i stosując podejście ekosystemowe. Mając na względzie potrzebę oszczędnego gospodarowania przestrzenią, w procesie planowania został uwzględniony czynnik czasu, a także możliwości wspólnego korzystania z akwenów przez różne sposoby użytkowania. Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, po przyjęciu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, wydawanie pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń zostanie przeniesione z ministra właściwego ds. gospodarki morskiej na dyrektorów urzędów morskich. Przyjęcie planu zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie pozostającym w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie pozwoli mu na zrównoważone wykorzystanie akwenu z uwzględnieniem zasady ekorozwoju, a także na sprawne zarządzanie wykorzystaniem poszczególnych akwenów przeznaczonych pod różne rodzaje działalności.

2.2. Zasady konstrukcji planu

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Dziwnowie sporządzony został w związku z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Kształt Projektu Planu determinuje Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

Rozporządzenie to określa wymagany zakres planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w części tekstowej i graficznej planu, sporządzanego dla części lub całości morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

Zgodnie z ww. Rozporządzeniem, projekt Planu składa się z części tekstowej i części graficznej w skali 1 : 2 000.

Część tekstową Projektu Planu finalnie stanowić będzie Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Inwestycji i Rozwoju w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Dziwnowie.

Załącznikami do ww. Rozporządzenia będą:

- **Załącznik nr 1:** Część tekstowa planu, zawierającą ustalenia ogólne dotyczące rozstrzygnięć obowiązujących na części lub całym obszarze objętym planem, rozstrzygnięcia dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego oraz kierunki rozwoju transportu i infrastruktury technicznej.

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

LP.	Funkcja	Nr akwenów	Liczba akwenów
1	IP – funkcjonowanie portu	1IP, 4IP, 5IP	3
2.	T - Transport	3T	1
3.	B – obronność i bezpieczeństwo państwa	7B	1
4.	S – turystyka, sport i rekreacja	2S, 6S	2

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

- **Infrastruktura techniczna (I)** dopuszczona została w 7 akwenach.
- **Ochrona środowiska i przyrody (O)** jest funkcją dopuszczalną w 5 akwenach
- **Badania naukowe (N)** są funkcją dopuszczalną w 2 akwenach
- **Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)** są funkcją dopuszczalną w 6 akwenach
- **Transport (T)** jest funkcją dopuszczalną w 6 akwenach
- **Turystyka, sport i rekreacja (S)** jest funkcją dopuszczalną w 5 akwenach
- **Załącznik nr 2:** Część tekstowa planu, zawierającą szczegółowe rozstrzygnięcia dotyczące przeznaczenia poszczególnych akwenów lub ich wydzielonych części oraz informacji o szczególnie istotnych uwarunkowaniach mających wpływ na przyszłe użytkowanie poszczególnych akwenów.

W Załączniku 2 projektu Planu wyznaczone zostały funkcje podstawowe poszczególnych akwenów oraz określone zostały ich funkcje dopuszczalne.

W załączniku tym znajdują się ustalenia dla poszczególnych akwenów, które ujęte zostały w następujący sposób:

1. Oznaczenie literowe.
2. Numer akwenu.
3. Opis położenia.
4. Pole powierzchni.
5. Funkcja podstawowa.
6. Funkcje dopuszczalne.
7. Zakazy lub ograniczenia w korzystaniu z poszczególnych obszarów.
8. Inwestycje celu publicznego.
9. Warunki korzystania z akwenu.

10. Ustalenia wiążące samorządy województw oraz gminy.
 11. Zasady korzystania z akwenu (wynikające z dokumentów lub aktów normatywnych).
 12. Szczególnie istotne uwarunkowania dotyczące akwenu.
 13. Inne istotne informacje.
- *Załącznik nr 3* Uzasadnienie do szczegółowych rozstrzygnięć dotyczących poszczególnych akwenów lub ich wydzielonych części.
 - *Załącznik nr 4* Rysunek Planu w skali 1 : 2 000.

2.3. Powiązania projektu Planu z innymi dokumentami.

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

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

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

2.3.1. 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.),
- wzmocniania procesów metropolizacji i powiązań między obszarami metropolitalnymi.

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

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

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

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

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

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

Strategia Europa 2020

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

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

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (VASAB 2010)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

U podstaw rozwoju Pomorza Przedniego leżą następujące założenia:

- Transport i sieci komunikacyjne należy tak rozbudowywać, aby obejmowały i łączyły między sobą wszystkie części Kraju Związkowego, w tym należy wzmocnić rentę geograficzną Kraju w aspekcie powiązań gospodarczych, socjalnych i kulturalnych z Europą Północną i Wschodnią. Kolejowy transport pasażerski i towarowy, żegluga śródlądowa i pełnomorska oraz publiczna komunikacja bliskiego zasięgu mają być rozwijane priorytetowo.
- Połączenia komunikacyjne w obrębie Pomorza Przedniego i skomunikowanie Pomorza Przedniego z innymi regionami Niemiec i innymi krajami Europy należy rozwijać i szybko poprawiać przez odpowiednią ich obsługę. Duże znaczenie ma stworzenie efektywnych połączeń Północ-Południe, ale również rozwój połączeń drogowych, kolejowych i dróg wodnych na osi Wschód-Zachód.
- Turystyka ma stać się gałęzią gospodarki będącą wydajnym źródłem uzyskiwania dochodów i o całorocznym znaczeniu.

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

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

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

Dokument wskazuje również działania w zakresie rozwoju turystyki wodnej, które związane są m.in. z jakością 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 powiązań jest wizją planistyczno-przestrzenną, określającą jak powinien wyglądać obszar po obu stronach Odry i Nysy Łużyckiej w 2030 roku.

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

Sieci transportowe zapewniają dostępność wewnętrzną i zewnętrzną.

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

Zakłada się wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich w tym:

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

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

2.3.2. Istotne dokumenty strategiczne sporządzone dla przedsięwzięć i programów na obszarze objętym ustaleniami projektu Planu

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

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

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

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

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

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski wskazano na:

- Rozwój regionalny
- Transport

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

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

Strategia Rozwoju Kraju

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

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

W dniu 14 lutego 2017 r. Rada Ministrów przyjęła dokument pn. "Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju" (w skrócie SOR), który stanowi aktualizacją "Strategii Rozwoju Kraju 2020". Jednym z obszarów na wpływającym na osiągnięcia celów SOR jest transport w tym Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Działania o których mowa w ustaleniach planu w tym np. w części dotyczącej inwestycji celów publicznych w pełni wpisują się w zakres realizacji Strategii.

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 (Kopenhaga, Skania i Sztokholm). 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 dojeźdźców do portów od strony morza i lądu) z poszanowaniem dla rozwoju pozostałych portowych funkcji gospodarczych.”

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

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

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

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

Z uwagi na pogarszające się warunki nawigacyjne Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zmuszony był wprowadzić na torze wodnym Świnoujście-Szczecin specjalną regulację ruchu,

obejmującą ruch jednokierunkowy na odcinku toru przebiegającym przez Zalew Szczeciński, jak również ograniczenie prędkości dla dużych statków. Oprócz bieżących uciążliwości dla funkcjonowania portów oraz pogorszenia się warunków nawigacyjnych sytuacja taka powoduje obniżenie wiarygodności biznesowej portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, gdyż spedycytorzy 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. Zagraża 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 z 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”.

2.3.3. Istotne dokumenty strategiczne 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*, estuarium Odry wraz z Dziwną 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).

2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dziwnów

Zgodnie z obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dziwnów, w oparciu o:

- istniejące zainwestowanie i powiązania gminy z regionem,
- wartości środowiska przyrodniczego i ekologiczne systemy ochrony,
- tereny rozwojowe tj. - rozwój funkcji rekreacyjnej i uzdrowskiej,
- rozwój gospodarki morskiej, wyznaczono następujące obszary funkcjonalne:
 - tereny rozwoju osadnictwa (miejscowości): na południe od miejscowości Międzywodzie, Dziwnów, Łukęcin,
 - tereny rozwojowe funkcji rekreacyjnej wzdłuż Zalewu Kamieńskiego i jez. Wrzosowskiego,
 - tereny rozwoju funkcji portowej na bazie portu w Dziwnowie,
 - tereny rozwoju funkcji osadniczej i rekreacyjno-wypoczynkowej związane z turystyką żeglarską, na obszarze pomiędzy cieśniną Dziwna a Zalewem Kamieńskim,
 - tereny rozwoju funkcji uzdrowskiej na bazie istniejącego trwałego zainwestowania poprzez adaptację obiektów (podniesienie standardów) oraz całoroczne ich wykorzystanie,
 - tereny leśne w pasie nadmorskim do bezwzględного zachowania i „przekształcenia” w celu zwiększenia pojemności rekreacyjnej,
 - tereny wojskowe do zachowania, z możliwością przeznaczenia części terenu pod rozwój gminy bezpośrednio na zachód od istniejących terenów wojskowych.

Port w Dziwnowie jest jednym z sześciu małych portów w rejonie ujścia Odry. Leży w bezpośredniej bliskości morza nad Cieśniną Dziwna. O możliwości rozwoju portu stanowi:

1. położenie na styku morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych,
2. istniejące zainwestowanie w postaci:
 - a. nabrzeży przeładunkowych, pasażerskich, warsztatów remontowych,
 - b. przejście graniczne wodne (nabrzeże odpraw granicznych, Graniczny Punkt Kontroli).

Do czynników ograniczających rozwój portu należą czynniki ograniczające dostępność od strony Zalewu Szczecińskiego:

- a. małe głębokości na torze wodnym Wolin-Dziwnów,
- b. prześwity pionowe mostów w Wolinie oraz most zwodzony w Dziwnowie,
- c. brak połączenia kolejowego,
- d. brak rynków zbytu.

Kierunki rozwoju

Docelowa głębokość akwenu w porcie Dziwnów zakładana jest na ~ 5,0 m.

Zakłada się rozwój funkcji portowych:

- rybołówstwa,
- żeglugi pasażerskiej typu turystyczno – rekreacyjnego,
- jachtingu typu marina i inne funkcje żeglarskie,
- utworzenie nowej funkcji portu w zakresie przeładunku w obrocie handlowym.

Wymagane jest:

- utrzymanie i odbudowa nabrzeży portowych w powiązaniu z torem podejściowym i torem wodnym Dziwnów – Wolin – Kamień Pomorski,
- instalacja radarowego systemu kontroli ruchu statków,
- modernizacja oznakowania nawigacyjnego,
- zabezpieczenie potrzeb stałego przejścia granicznego dla uzyskania wymaganej przepustowości przejść na poziomie obowiązującej w Krajach Unii Europejskiej,
- utrzymanie dalszej działalności w porcie agend specjalistycznych (Straż Graniczna, Polskie Ratownictwo Okrętowe).

Dla terenów portowych należy wykonać opracowanie specjalistyczne, które określi możliwości rozwoju i zagospodarowania.

3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem

3.1. Charakterystyka geograficzna¹

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

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

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

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

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

3.2. Klimat

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

3.3. Warunki glebowe

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

¹ Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy. Objaśnienia do mapy geośrodiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Dziwnów (76). Warszawa 2009.

na obszarze wysoczyzny lodowcowej. W dolinie rzecznej występują duże kompleksy łąk na podłożu organicznym.

3.4. Warunki geologiczne

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

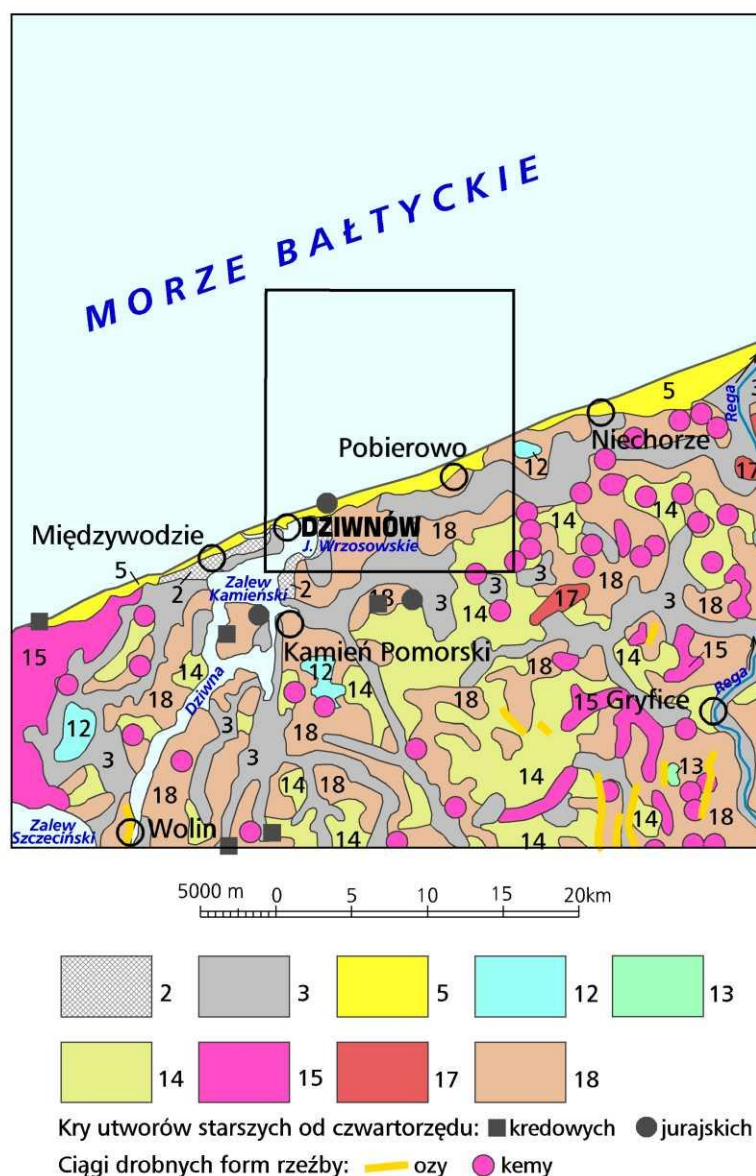
Obszar rejonu Dziwnowa położony jest w obrębie dużej jednostki geologicznej antyklinorium pomorskiego. Północno-zachodnią odnogę tej jednostki stanowi antyklina Kamienia Pomorskiego, o generalnym przebiegu NW-SE i łagodnym nachyleniu (kilka stopni) na południowy wschód.

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

Utwory zlodowaceń południowopolskich i interglacjału wielkiego występują jedynie w głębokich obniżeniach w rejonie Dziwnówka oraz w rowie Dreżewa. Osady zlodowaceń południowopolskich to głównie gliny zwałowe oraz wodnolodowcowe piaski ze żwirami i otoczakami. Stwierdzona miąższość glin w otworze wykonanym w rejonie Dziwnowa wynosi 32 m.

Na przełomie plejstocenu i holocenu utworzyły się eluwia i deluwia glin zwałowych. Występują one na całym obszarze arkusza Dziwnów, a ich występowanie jest ściśle związane z ukształtowaniem powierzchni terenu. Osady te wypełniają dna i pokrywają część zboczy małych dolin i zagłębień na wysoczyźnie. Miąższość tych osadów jest niewielka, grubość pokryw eluwialnych może się wahać od 0,5 do 1 m, a deluwiiów od 0,5 do 3 m.

Utwory akumulacji holocenińskiej to: piaski i mułki zagłębień bezodpływowych (do 6,5 m miąższości), osady morskie mierzei rzeki Dziwny (piaski, żwiry, mułki i torfy - o grubości 2-15 m) i rzeczno-morskie delty Dziwny (piaski, żwiry, namuły organiczne - do 6 m miąższości), osady organogeniczne (torfy, namuły torfiaste oraz gytie - o maksymalnej miąższości torfów 7-8 m) związane głównie z doliną odpływową Świńca, a także piaski eoliczne w wydmach (do 6 m) oraz morskie piaszczysto-żwirowe osady plażowe (do 4 m grubości).



Ryc. 1. Położenie arkusza Dziwnów na tle Mapy geologicznej Polski wg L. Marksa, A. Bera, W. Gogółka, K. Piotrowskiej, red. (2006)

Czwartorzęd; holocen: 2 - mulki, piaski i żwiry morskie 3 - piaski, żwiry, mady rzeczne oraz torfy i namuły, 5 - piaski eoliczne, lokalnie w wydmach; plejstocen: 12 - piaski i mulki jeziorne - zlod. północnopolskie, 13 - iły, mulki i piaski zasto-iskowe - zlod. północnopolskie, 14 - piaski i żwiry sandrowe - zlod. północnopolskie, 15 - piaski i mulki kemów - zlod. północnopolskie, 17 - żwiry, piaski, głazy i gliny moren czołowych - zlod. północnopolskie, 18 - gliny zwałowe, ich zwie-trzeliny oraz piaski i żwiry lodowcowe - zlod. północnopolskie.

Numeracja wydzielen zgodna z Mapą (Marks i in. red., 2006)

3.5. Surowce i złoża

W granicach planu nie występują złoża surowców naturalnych.

3.6. Warunki wodne

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

Zlewnia Zalewu Szczecińskiego, obejmuje zlewnię Dziwny wraz z Jeziorem Wrzosowskim oraz zlewnię Świńca. Jezioro Wrzosowskie stanowi północny fragment Zalewu Kamieńskiego i jest to płytkie jezioro przybrzeżne. Całkowita powierzchnia jeziora to około 400 ha. Cieśnina Dziwna bierze swój początek z Zatoki Skoszewskiej i wraz z Jeziorem Wrzosowskim, Zalewem Kamieńskim, i Zatoką Cichą łączy Zalew Szczeciński z Zatoką Pomorską. Jej korytem odpływa około 10 %² wód z Zalewu Szczecińskiego do Zatoki Pomorskiej. Przy wiatrach wiejących z północnego zachodu i sprzyjających prądach Dziwna może zmieniać kierunek przepływu i wody słone z Zatoki Pomorskiej mogą wlewać się do Zalewu Szczecińskiego (tzw. cofka). Głównym, prawobrzeżnym dopływem Dziwny, na omawianym obszarze, jest rzeka Świniec. Rzeka ta łączy swoje wody z Dziwną na północ od Kamienia Pomorskiego.

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

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

3.6.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry (PGW)

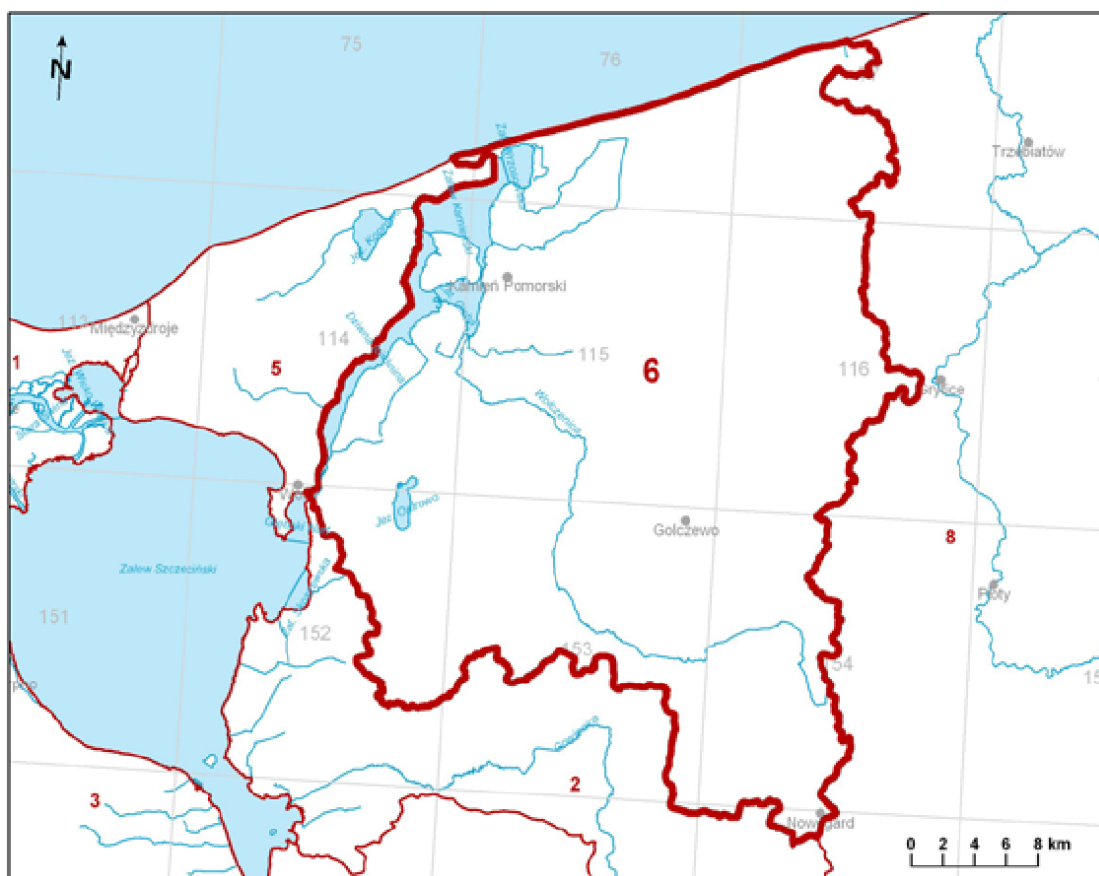
Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną dla obszaru Dorzecza Odry opracowany został Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

Analizowany obszar położony jest w dorzeczu Odry gdzie regionem wodnym jest regiony Dolnej Odry i Przymorza zachodniego. Głównymi zlewniami w obrębie JCWPd są cieśnina Dziwna, Wołczyca, Świniec i Dopływ z polderu Wrzosowo. Na omawianym obszarze można wyróżnić kilka pięter wodonośnych: czwartorzędowe, paleogeńskie- neogeńskie oraz kredowo-jurajskie.

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

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

² Na podstawie Państwowego Instytutu Geologicznego Państwowego Instytutu Badawczego. Objasnienia do mapy geosrodiskowej Polski 1:50 000. Arkusz Dziwnów (76). Warszawa 2009. W innych opracowaniach mowa jest o 14%.



Ryc. 2. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG

PLGW60006

Europejski kod JCWPd:

PLGW60006

Nazwa JCWPd

6

Region:

Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego

Stan ilościowy:

dobry

Stan chemiczny:

dobry

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów
środowiskowych:

niezagrożona

JCW dostarczająca średnio powyżej
100 m³ wody na dobę (tak/nie):

tak

Cel środowiskowy - stan chemiczny:

dobry stan chemiczny

Cel środowiskowy - stan ilościowy:

dobry stan ilościowy

Odstępstwo:

nie

Typ odstępstwa:

nie dotyczy

Termin osiągnięcia dobrego stanu:

nie dotyczy

Uzasadnienie derogacji:

nie dotyczy

Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)

Zgodnie z PGW, obszar objęty projektem Planu znajduje się w zasięgu niżej wymienionych, jednolitych części wód powierzchniowych

Zalew Kamieński

Kod JCWP:	TWIWB9
Nazwa JCWP:	Zalew Kamieński
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
Typ JCWP:	lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym (TWI)
Status JCWP wstępny:	NAT
Status JCWP ostateczny:	NAT
zmiany hydromorfologiczne uzasadniające wyznaczenie:	nie dotyczy
Aktualny stan JCWP:	zły
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:	zagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny:	dobry stan ekologiczny;
• stan chemiczny:	dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	tak
Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego - brak możliwości technicznych, naturalne warunki nie pozwalają na osiągnięcie celów w terminie
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027
Uzasadnienie derogacji:	kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogennych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z lądu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Objaśnienia:

NAT – naturalna część wód

SZCW – silnie zmieniona część wód

wskaźniki hydromorfologiczne (m1, m2, m3, m4) – obrazują skalę wpływu zmian antropogenicznych na hydromorfologię cieku i obliczone zostały dla każdej JCW. Do obliczeń wskaźników hydromorfologicznych przyjęto następujące parametry: długość obwałowania cieków istotnych, sumaryczną wysokość budowli piętrzących, sumaryczną długość cieków odciętych przez budowle poprzeczne oraz długość uregulowanych odcinków cieku:

- m4 – łączna długość odcinków rzek, na których prowadzone były prace regulacyjne (zabudowa podłużna oraz udokumentowana zmiana biegu rzeki) odniesiona do sumarycznej długości cieków istotnych.

3.6.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych

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

3.6.3. Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi

Zgodnie z mapą zagrożenia powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (H 1%), oraz mapą zagrożenia powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat (H 0,2%), część obszarów będących w bezpośrednim sąsiedztwie Planu, znajduje się w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodziowego.

3.7. Powietrze

W 2017 r. w województwie zachodniopomorskim ocenie jakości powietrza ze względu na ochronę zdrowia podlegały trzy strefy:

- aglomeracja szczecińska – miasto Szczecin,
- miasto Koszalin – miasto o liczbie ludności powyżej 100 tys.,
- strefa zachodniopomorska – stanowiąca pozostały obszar województwa niewchodzący w skład aglomeracji szczecińskiej i miasta Koszalin.

Obszar Planu, w odniesieniu do ww. stref podlegających ocenie jest reprezentatywny dla strefy zachodniopomorskiej.

Tabela 1. Klasy strefy zachodniopomorskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2017 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia – klasyfikacja podstawowa

Nazwa strefy	Klasa strefy dla poszczególnych zanieczyszczeń – ochrona zdrowia												
	SO ₂	NO ₂	CO	C ₆ H ₆	O ₃ (dc)	O ₃ (dt)	PM 10	PM 2,5	Pb	As	Cd	Ni	B(a)P
Strefa zachodniopomorska	A	A	A	A	A	D2	A	A	A	A	A	A	C

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za 2017 rok WIOŚ 2018

Dc – poziom docelowy

Dt – poziom długoterminowy

Tabela 2. Klasy strefy zachodniopomorskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2017 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin – klasyfikacja podstawowa)

Nazwa strefy	Klasa strefy dla poszczególnych zanieczyszczeń – ochrona roślin			
	SO ₂	NO _x	O ₃ (dc)	O ₃ (dt)
Strefa zachodniopomorska	A	A	A	D1

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za 2017 rok WIOŚ 2018

Dc – poziom docelowy

Dt – poziom długoterminowy

W roku 2017 przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w strefie zachodniopomorskiej dotyczyło zanieczyszczenia, tj. benzo(a)pirenu zawartego w pyłe PM₁₀. Podobnie jak w latach poprzednich, wysokie wartości stężeń tego zanieczyszczenia rejestrowano w okresach grzewczych. Jako główną przyczynę przekroczeń wskazuje się niską emisję pochodzącą z indywidualnego ogrzewania mieszkań. W 2017 roku na obszarze strefy zachodniopomorskiej dla ozonu przekroczony został poziom celu długoterminowego, określony ze względu na ochronę zdrowia (klasa D2). Fakt ten powinien być uwzględniony w wojewódzkich programach ochrony środowiska poprzez zaplanowanie działań zmierzających do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń będących prekursorami ozonu – tlenków azotu, węglowodorów i lotnych związków organicznych.

3.8. Hałas

Ochrona przed hałasem zgodnie z art. 112 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie oraz zmniejszenie poziomu hałasu, co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) nie określa się norm emisji hałasu, a standardy jakości środowiska, które muszą być osiągnięte w określonym czasie przez środowisko jako całość lub przez jego poszczególne elementy przyrodnicze (art. 3 pkt 34 ustawy Prawo ochrony środowiska). Standardy te odnoszą się do poszczególnych kategorii terenów wskazanych na podstawie przepisów prawa miejscowego lub, jeżeli takowe nie obowiązuje, do faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania. Ochronie przed hałasem podlegają przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej, mieszkaniowo-usługowej, tereny związane ze stałym pobytem dzieci i młodzieży, tereny szpitali, domów opieki, a także tereny o charakterze wypoczynkowo-rekreacyjnym.

Dla terenów przemysłowych, usługowych, a także leśnych oraz terenów upraw rolnych nie ma określonych dopuszczalnych poziomów hałasu.

Dopuszczalne poziomy hałasu od przemysłu dla terenów prawnie chronionych przed hałasem, zamieszczono poniżej w tabeli.

Tabela 3. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
	Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	L _{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	L _{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	L _{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom korzystnym godzinom kolejno po sobie następującym	L _{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 1 godzinie najmniej korzystnej godzinie nocy
a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ²⁾ c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) Tereny zabudowy zagrodowej c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ²⁾ d) Tereny mieszkaniowo-usługowe	65	56	55	45
Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ³⁾	68	60	55	45

- 1) Wartości określone dla dróg i linii kolejowych stosuje się także do torowisk tramwajowych poza pasem drogowym i kolei linowych.
- 2) W przypadku niewykorzystania tych terenów, zgodnie z ich funkcją, w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu w porze nocy.
- 3) Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona swartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Jednostki pływające muszą spełniać wymagania zawarte w aktach prawa, normach i konwencjach. Zgodnie z art. 8.10 Dyrektywy 2006/87/EC, ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, hałas wytwarzany przez statek w ruchu nie może przekraczać 75 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku, natomiast poza operacjami przeładunkowymi hałas wytwarzany przez statek stojący w miejscu nie może przekraczać 65 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.

Ponadto armatorzy statków zobowiązani są do przestrzegania w odniesieniu do swoich jednostek wielu innych wymagań ujętych m. in. w:

- Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS),

- Międzynarodowej konwencji o zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (MARPOL),
 - PN-EN 22922:1999 Akustyka Pomiary hałasu emitowanego przez statki na śródlądowych drogach wodnych i w portach,
 - PN-EN ISO 2922:2005 Akustyka. Pomiar dźwięku rozprzestrzeniającego się w powietrzu, emitowanego przez statki na wodach śródlądowych i w portach,
- ISO 2923:1996 Acoustics – Measurement of noise on board vessels.

Obszar Planu dotyczy obszaru wód Portu Morskiego w Dziwnowie. W związku z tym emisja hałasu w zakresie wpływu na klimat akustyczny wynika głównie z funkcjonowania maszyn i urządzeń pracujących na terenie portu oraz użytkowania obszaru portu przez jednostki pływające.

3.9. Pole elektromagnetyczne

Regulacje prawne dotyczące ochrony środowiska przed polami elektromagnetycznymi ujęte zostały w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Natomiast oceny poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku i obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska. Normy środowiskowe w celu ochrony ludności przed promieniowaniem elektromagnetycznym zawarte są w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. z 2003 r. Nr 192, poz. 1883). Wpływ promieniowania elektromagnetycznego zależy od jego natężenia oraz częstotliwości, dlatego dopuszczalne wartości poziomów pól elektromagnetycznych (mierzone składową elektryczną, składową magnetyczną i gęstością mocy) dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową oraz dla miejsc dostępnych dla ludności, określane są w kolejnych pasmach częstotliwości.

Do głównych i najliczniej występujących źródeł pola elektromagnetycznego należą obiekty elektroenergetyczne oraz stacje bazowe telefonii komórkowej. Linie i stacje elektroenergetyczne są źródłami pól o częstotliwości 50 Hz.

Pomiary monitoringowe poziomów pól elektromagnetycznych wykonane przez WIOŚ w Szczecinie w 2017 r. na terenie województwa zachodniopomorskiego przeprowadzono w 45 punktach pomiarowych.

W 2017 r. średnia arytmetyczna dla wyników pomiarów monitoringu |PEM wyniosła:

- w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców – 0,74 V/m,
- w pozostałych miastach – 0,50 V/m,
- na terenach wiejskich – 0,34 V/m.

Pomiary pól elektromagnetycznych wykonane przez WIOŚ w Szczecinie nie wykazały przekroczeń poziomów dopuszczalnych pól elektromagnetycznych w środowisku. Wyniki są dużo niższe od poziomów dopuszczalnych.

Dokonując porównania wszystkich wyników pomiarów PEM na przestrzeni ostatnich kilku lat nie obserwuje się znaczących zmian średnich poziomów pól elektromagnetycznych na żadnym z trzech kategorii terenów. Jednak dynamiczny rozwój branży telekomunikacyjnej prowadzi do wzrostu liczby sztucznych źródeł pól elektromagnetycznych w środowisku. Fakt ten skutkuje nieznacznym wzrostem średnich poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku, zwłaszcza na terenach o dużej gęstości zaludnienia

3.10. Gospodarka odpadami

Głównym aktem prawnym regulującym gospodarkę odpadami w Polsce jest ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm).

Główne narzędzia kształtujące politykę w Polsce i województwach w zakresie gospodarki odpadami to plany gospodarki odpadami. Aktualnie obowiązujące dokumenty to: Krajowy Plan Gospodarki Odpadami 2022 (KPGO 22) przyjęty przez Radę Ministrów uchwałą nr 88 z dnia 1 lipca 2016 r. oraz Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2016-2022 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2023-2028 (WPGO 16) przyjęty przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr XVIII/321/16 z dnia 27 grudnia 2016 r.

Z punktu widzenia ustaleń projektu Planu, za istotne uznano odpady związane z eksploatacją jednostek pływających (głównie transport) tj. oleje odpadowe.

Oleje odpadowe

Oleje odpadowe są to wszystkie mineralne, syntetyczne oleje smarowe lub przemysłowe, które przestały nadawać się do użytku do jakiego były pierwotnie przeznaczone. Do tej grupy odpadów należą m.in.: oleje z silników spalinowych i oleje przekładniowe, oleje smarowe, oleje turbinowe oraz oleje hydrauliczne, które powstają w stacjach obsługi pojazdów, bazach transportowych i urządzeniach stosowanych w przemyśle.

Według danych dostępnych w WSO na terenie województwa w 2016 roku wytworzonych zostało łącznie około 32 192 Mg olejów odpadowych. Przy czym ze względu na specyfikę regionu (obecność nabrzeży portowych, statków morskich i żeglugi śródlądowej) największą masę stanowiły odpady pochodzące z odwadniania olejów w separatorach (14 811 Mg), odpadowe oleje silnikowe przekładniowe i smarowe (13 832 Mg) oraz oleje zęzowe (1 472 Mg). Procesom odzysku poddano 25 603 Mg odpadów olejowych, do unieszkodliwienia przekazano 2 219 Mg tych odpadów.

Odpady z tej grupy zbierane są w rejonie przez specjalistyczne firmy, a następnie przekazywane do zlokalizowanych poza województwem instalacji.

Według informacji Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, na przestrzeni ostatnich lat obserwuje się wyraźny trend zamykania składowisk niespełniających wymogów prawnych. W granicach Planu brak jest składowisk odpadów komunalnych. Najbliższe składowisko odpadów komunalnych od granic obszaru Planu znajduje się w Leśnie Górnym. Właściciel składowiska w fazie poeksploatacyjnej ma obowiązek prowadzić stały monitoring w okresie 30 lat, licząc od dnia uzyskania decyzji o zamknięciu składowiska. Wyniki monitoringu przekazywane są do Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska.

W określonych przepisami sytuacjach osady denne mogą być uznane za odpad. Opisane to zostało w rozdziale 6.2.3.

3.11. Środowisko przyrodnicze obszaru planu

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

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Pobrzeża Południowobałtyckiego

Okręg: Koszalińsko-Woliński

Podokręg: Woliński

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

Roślinność i siedliska przyrodnicze

Obszar Planu 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 *Baccilariophyta*, zielenic *Chlorophyta*, sinic *Cyanobacteria*, bruzdnic *Dinoflagellata*, desmidiów *Desmidiiales* i euglenin *Euglenophyta*.

Żaden z wykazanych gatunków nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

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

Siedliska przyrodnicze

Na obszarze Planu stwierdzono siedlisko przyrodnicze estuaria (1130).

Siedlisko 1130 Estuaria

Siedlisko to podczas prowadzonych badań stwierdzono na dwóch stanowiskach: ujściowy odcinek Dziwny (obszar Planu), Stara Świna. Cechą wspólną obu stanowisk są procesy mieszania się wód słodkich i słonych, pochodzących z dopływu rzecznej oraz tzw. cofki, czyli podchodzenia wód morskich w górę rzeki. Ma to swoje konsekwencje w zmiennym poziomie zasolenia wód, zależnym m.in. od: poru roku (częstotliwość cofek i ich rozmiar wzrasta w miesiącach jesienno-zimowych), siły wiatru, zmian ciśnienia barometrycznego, odległości od morza (im dalej od brzegu Bałtyku tym zasolenie jest mniejsze) (Poleszczuk 2007). Różnice pomiędzy stanowiskami dotyczą stopnia ich naturalności modyfikowanej przez działalność człowieka. Inwentaryzacja wykonana na potrzeby planu projektu ochrony ostoi *PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński (Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej...2012)* wykazała znaczne przekształcenia ujściowego odcinka cieśniny Dziwny. Brzegi cieśniny w granicach

miasta Dziwnów zostały umocnione, a do brzegów dochodzi zabudowa. W głąb Bałtyku zostały wyprowadzone falochrony wejściowe ułatwiające dostęp do portu. Jedyne naturalne odcinek estuarium zlokalizowany jest przy jeziorze Wrzosowskim i Zalewie Kamieńskim. Roślinność części zantropogenizowanej jest słabo zróżnicowana. Stanowi ją głównie szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis*, charakteryzujący się różnej wielkości, silnie zwartymi płatami. Część niezagospodarowana estuarium jest o wiele bardziej zróżnicowana. Pomimo, że na pierwszy plan wysuwa się szuwar trzcinowy, to występuje tam również roślinność zanurzona. Reprezentowana jest ona przez zespół rdestnicy przeszytej *Potametum perfoliati* oraz zespół wywłócznika kłosowego *Myriophylletum spicati*. Obserwowane płaty są również bogatsze florystycznie. Estuarium Starej Świny cechuje się znacznie większym stopniem naturalności. Przekształcenia strefy brzegowej zajmują tam znacznie mniejszą powierzchnię (obejmują tereny zamieszkane – Karsibór, Ognica, Przytór oraz obszar przeprawy promowej Karsibór) oraz są mniej drastyczne (umocniona strefa brzegowa przy przeprawie promowej, poza tym kładki, pomosty, wały przeciwpowodziowe z narzutu ziemnego). Wyspy delty wstecznej Świny to jeden z największych obszarów solniskowych (typ 1330) w Polsce, aktywnie chroniony przez Woliński Park Narodowy. Znaczenie Starej Świny jako drogi morskiej jest niewielkie, gdyż główny ruch dużych jednostek pływających odbywa się Kanałem Mieleńskim i Piastowskim. Roślinność estuarium Starej Świny cechuje się nieco większym zróżnicowaniem od roślinności estuarium Dziwny. W strefie brzegowej dominuje szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis* rzadszy jest szuwar pałkowy *Typhetum angustifoliae* oraz szuwar oczeretowy *Scirpetum lacustris* i *S. maritimi*. Roślinność zanurzoną tworzą: *Ceratophylletum demersi*, *Elodeetum canadensis*, *Myriophylletum spicati*, *Potametum perfoliati*.

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

Fauna

Zooplankton i bentos

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

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

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

Ichtiofauna

Według danych Centrum Monitorowania Rybołówstwa (CRM) w Gdyni w latach 2014-2016 odnotowano następujące gatunki słodkowodne: boleń *Aspius aspius*, karaś pospolity *Carassius carassius*, leszcz *Abramis brama*, lin *Tinca tinca*, okoń *Perca fluviatilis*, płoć *Rutilus rutilus*, sandacz *Sander lucioperca*, sum *Silurus glanis*, szczupak *Esox lucius*, dwa gatunki ryb morskich: śledź *Clupea harengus* i gładzica *Pleuronectes platessa* oraz 4 gatunki ryb wędrownych: troć wędrowna *Salmo trutta m. trutta*, łosoś *Salmo salar*, węgorz *Anguilla anguilla* i sieja wędrowna *Coregonus laveretus*. Jednakże specyfika połowów, a także mieszanie ryb różnych gatunków o zbliżonym wyglądzie zewnętrznym (np. krap i mały leszcz) w trakcie sortowania przez rybaków przyczynia się do braku dokładnych informacji na temat składu gatunkowego. Niewątpliwie jednak z danych literaturowych wynika, iż oprócz prezentowanych wyżej gatunków ryb, w Zalewie Kamieńskim, lub w wodach przyległych

występują: certa *Vimba vimba* (Raczynski i Keszka 2007), w Zatoce Cichej subpopulacja kozy *Cobitis taenia* (Spieczynski i in. 2010), piskorz *Misgurnus fossilis* (w rowach melioracyjnych uchodzących do Zalewu Kamieńskiego (Ławicki i in. 2012). Ponadto Zalew Kamieński jest korytarzem migracyjnym dla dwóch gatunków minogów: minoga rzeczno *Lamperta fluviatilis* i minoga morskiego *Petromyzon marinus*.

Ptaki

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przeprowadzonej w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” w sąsiedztwie granic Planu stwierdzono krzyżówkę *Anas platyrhynchos* i łabędzia niemego *Cygnus olor*.

3.12. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo

3.12.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami³

Zgodnie z definicją „podwodnego dziedzictwa kulturowego”, zawartą w Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego z dnia 2 listopada 2001 r. (Konwencja UNESCO), obejmuje ono swoim zakresem wszelkie ślady ludzkiej egzystencji o kulturowym, historycznym lub archeologicznym charakterze, które pozostawały częściowo lub całkowicie pod wodą, okresowo lub stale, przez co najmniej 100 lat, takie jak m.in. statki, samoloty, inne pojazdy lub ich części, wraz z ładunkiem.

Krajobraz kulturowy jest wynikiem historycznego przekształcania środowiska naturalnego przez ludzi, którzy zamieszkiwali dany teren w ciągu wieków. Z kolei morski krajobraz kulturowy jest ściśle powiązany ze zmianami terenów przybrzeżnych i dna morskiego.

Obiekty i konstrukcje związane z działalnością morską, takie jak przystanie z palami cumowniczymi, nabrzeża i mola, latarnie morskie, magazyny i budynki oraz inne pozostałości znajdujące na lądzie określane są jako „widoczny morski krajobraz kulturowy” (<http://www.2wrecks.eu/czym-jest-morski-krajobraz-kulturowy>).

Obiektami podwodnego dziedzictwa kulturowego są: zatopione osady/krajobrazy oraz wraki statków.

Podwodne dziedzictwo kulturowe w Polsce jest chronione na podstawie międzynarodowych konwencji:

- wzmiankowanej już Konwencji UNESCO z 2 listopada 2001 roku,
- Europejskiej Konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego, sporządzonej w La Valetta dnia 16 stycznia 1992 roku.

i na mocy dwóch krajowych aktów prawnych:

- ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (j.t. Dz. U. z 2018 r., poz. 2175) oraz

³ Niniejszy rozdział opracowano na podstawie dostępnych materiałów, w szczególności: Konwencji UNESCO; Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich; strony internetowej <http://www.2wrecks.eu/czym-jest-morski-krajobraz-kulturowy>; Europejskiej Konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego; danych otrzymanych z Urzędu Morskiego w Szczecinie.

- ustawy z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2018 r., poz. 2067, ze zm.).

Zapisy tych aktów prawnych określają warunki prowadzenia prac archeologicznych, penetracji obiektów, kwestię własności przedmiotów wydobytych, tryb postępowania w sytuacji przypadkowego znalezienia obiektu czy kwestię własności podmorskich obiektów. Sposoby ochrony obiektów dziedzictwa kulturowego zgodnie z zapisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami obejmują:

- wpis do rejestru zabytków,
- wpis na Listę Skarbów Dziedzictwa,
- uznanie za pomnik historii,
- utworzenie parku kulturowego,
- ustalenia ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o warunkach zabudowy, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Na obszarze morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, zastosowanie wobec ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego mają przepisy Kodeksu morskiego i ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Zgodnie z Kodeksem morskim kluczowe jest ustalenie właściciela zabytku, a gdy nie da się go ustalić, decydujące znaczenie ma ustawa o ochronie zabytków. Prowadzenie badań i wydobywanie zabytków z wody wymaga zachowania warunków prowadzenia wszelkich badań w morzu oraz standardowych wymogów zastrzeżonych dla takich prac przy obiektach zabytkowych. Ochrona podwodnego dziedzictwa kulturowego, poza wodami terytorialnymi i morskimi wodami wewnętrznymi, jest co prawda przedmiotem Konwencji UNESCO, ale konwencja ta nie została dotąd ratyfikowana przez Polskę.

Według Konwencji UNESCO obiektem historycznym jest wrak pozostający pod wodą co najmniej 100 lat. Ze względu na wartość kulturową, wraki można podzielić w następujący sposób:

- wraki stanowiące znaleziska archeologiczne,
- wraki późniejsze, a wśród nich:
 - te, których właściciela da się ustalić,
 - te, których właściciela nie da się ustalić,
 - wraki militarne.

Ze względu na uwarunkowania prawne kraje nadmorskie gromadzą informacje głównie na temat obiektów dziedzictwa kulturowego w obrębie swoich wód terytorialnych i strefy przyległej, natomiast informacje o obiektach poza wodami terytorialnymi są ograniczone i przypadkowe. Stąd wiedza o wrakach oraz zatopionych krajobrazach i osadach pozostaje fragmentaryczna, ze względu na brak możliwości przebadania całego dna polskich obszarów morskich pod tym kątem. Na potrzeby planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich należy przyjąć, iż obiekty mające wartość archeologiczną mogą się znajdować wszędzie na obszarach morskich i duży ich procent nie został jeszcze odnaleziony.

Głównym zagrożeniem dla stanowisk podwodnego dziedzictwa kulturowego jest wpływ środowiska morskiego i aktywność gospodarcza człowieka na morzu.

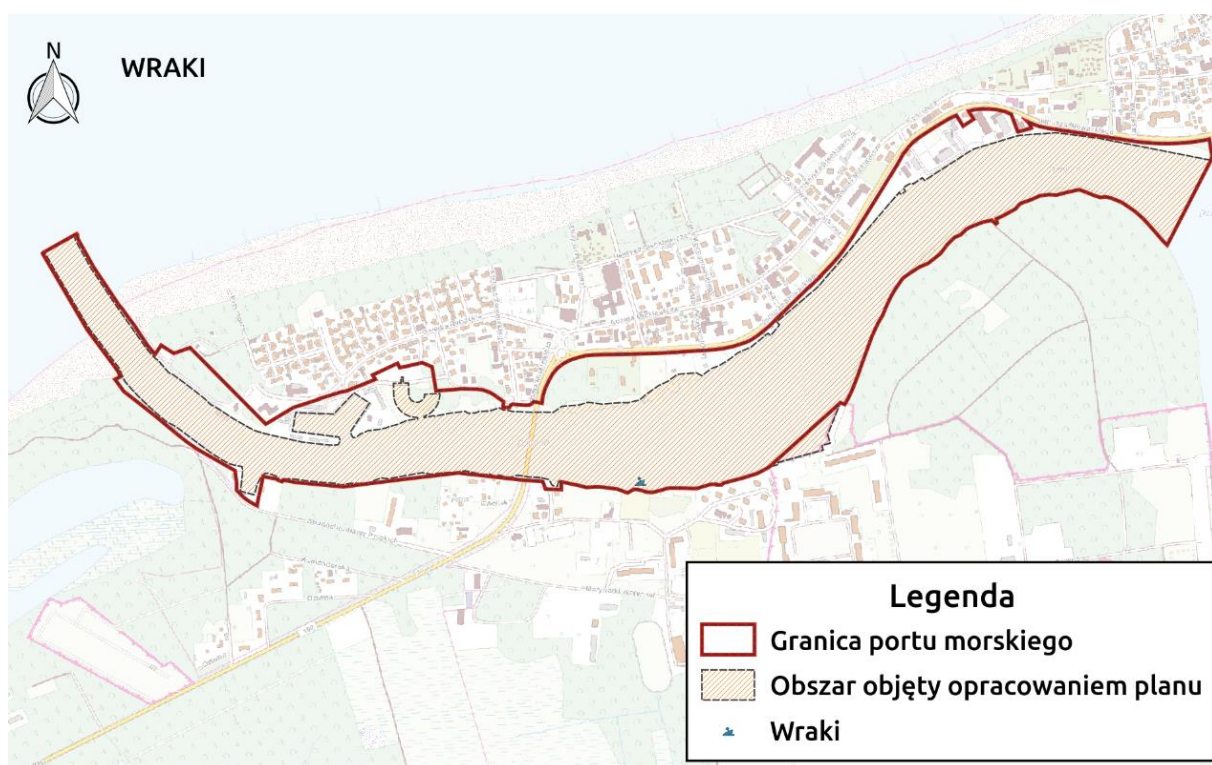
Podstawowe źródło wiedzy o podwodnym dziedzictwie kulturowym polskich wód wewnętrznych jest ewidencja zabytków, prowadzona przez właściwych dyrektorów urzędów morskich. Ewidencja ta ma formę zbioru kart ewidencyjnych. Jej celem jest gromadzenie i przetwarzanie informacji o istniejących i potencjalnych stanowiskach podwodnych w obrębie obszarów morskich.

Na obszarze opracowania zlokalizowany jest jeden, częściowo wynurzony, wrak barki znajduje się on jednak na wodzie płytkiej, nie nadającej się do nurkowania.



Ryc. 4. Lokalizacja wraku statku na obszarze opracowania

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie



Ryc. 5. Lokalizacja wraku statku na obszarze opracowania

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

3.12.2. Istniejące formy ochrony przyrody

Użytek ekologiczny „Martwa Dziwna”

Użytek ten graniczy z obszarem opracowania, znajduje się po stronie zachodniej granicy Planu.

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

Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP)

Wymienione poniżej Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) wyznaczone zostały rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r. Nr 25, poz. 133, z późn. zm.). Celem wyznaczenia obszaru jest ochrona populacji dziko występujących gatunków ptaków, utrzymanie i zagospodarowanie ich siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi, przywracanie zniszczonych biotopów oraz tworzenie biotopów.

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

Część obszaru Planu znajduje się w granicach ww. obszaru Natura 2000, który obejmuje Zalew Kamiński i Zalew Wrzosowski, utworzone przez przyujściowy odcinek cieśniny Dziwny, połączone z Bałtykiem wąskim kanałem, leżącą na Zalewie Kamińskim Wyspę

Chrząszczewską, cieśninę Dziwną, aż do jej wypływu z Zalewu Szczecińskiego oraz położone na Wolinie jezioro Koprowo. Występuje tutaj co najmniej 26 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 8 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Ważny jest to obszar głównie dla ptaków wodno-błotnych (GDOŚ 2017 r.)

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

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

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

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

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

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

1. alka zwyczajna *Alca torda*,
2. nurnik zwyczajny *Cephus grylle*,
3. łódówka *Clangula hyemalis*,
4. nur czarnoszyi *Gavia arctica*,
5. nur rdzawoszyi *Gavia stellata*,
6. uhla *Melanitta fusca*,
7. markaczka *Melanitta nigra*,

8. szlachar *Mergus serrator*,
9. perkoz rogaty *Podiceps auritus*,
10. perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*,
11. perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena*.

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

Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk (SOOS)

Wymienione obszary Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk uznane zostały za obszary mające znaczenie dla Wspólnoty na podstawie decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/2334 z dnia 9 grudnia 2016 r. w sprawie przyjęcia dziesiątego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2016) 8191) (Dz. Urz. Unii Europejskiej z 2016 r. L 353). Celem wyznaczenia obszaru jest trwała ochrona siedlisk przyrodniczych, populacji i siedlisk roślin oraz zwierząt, a także odtworzenia siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków roślin lub zwierząt.

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

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

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

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

- siedliska przyrodnicze:
 1. 1130 estuaria,
 2. 1150 laguny przybrzeżne,
 3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,

4. 1310 śródlądowe błotniste solniska z solirodkiem (*Solicornion ramosissimae*),
5. 1330 solniska nadmorskie (*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*.

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

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

lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH 320018, który jest wynikiem szeregu prac, analiz i uzgodnień.

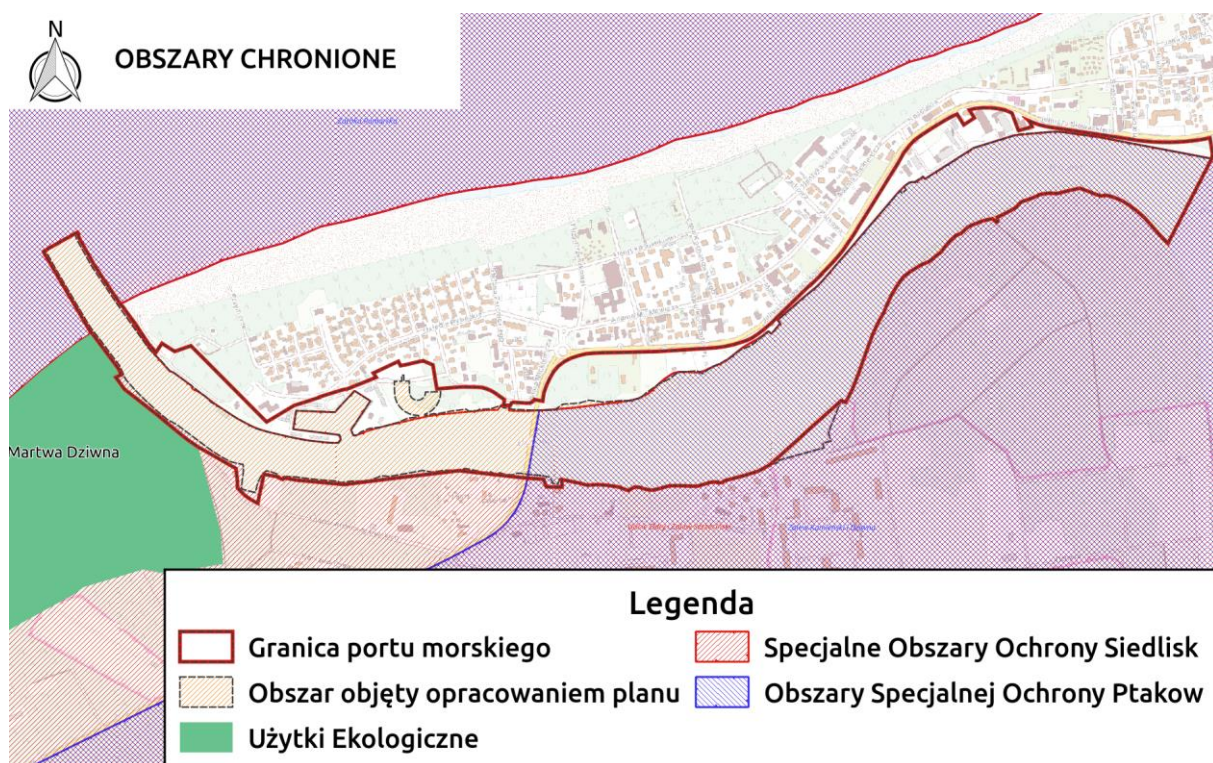
Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002

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

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

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

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



Ryc. 5. Lokalizacja obszaru Planu na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

3.13. Proponowane formy ochrony przyrody

Zgodnie z waloryzacją przyrodniczą Województwa Zachodniopomorskiego (Biuro Konserwacji Przyrody. Luty 2010 r.), na obszarze Planu i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się proponowane formy ochrony przyrody.

W dalszym sąsiedztwie do objęcia ochroną zaproponowano:

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dziwnowskie Piaski”

Fragment tego obszaru graniczy od strony wschodniej z obszarem Planu. Celem ochrony jest ochrona fragmentów plaży nadmorskiej, które są miejscem występowania specyficznych roślin słonolubnych. Stan zachowania oceniony został jako dobry, jest to rozległy pas wydmy podlegający wpływowi morza - abrazja i akumulacja, roślinność zniekształcona nasadzeniami gatunków obcych.

Zagrożeniem jest neofityzacja, zaśmiecanie, naturalna abrazja, ruch pojazdów (quady). Zalecenia konserwatorskie: ograniczyć udział gatunków obcego pochodzenia, ochrona przed niszczeniem, przeprowadzenie ścieżki edukacyjnej.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Mikołajkowa Wydma”

Fragment tego obszaru graniczy od strony wschodniej z obszarem Planu. Celem ochrony jest zachowanie i odtworzenie jednego z najbogatszych w Polsce stanowisk mikołajka nadmorskiego.

Stan zachowania oceniony został jako dobry, jest to rozległy pas wydmy podlegający wpływowi morza - abrazja i akumulacja, roślinność zniekształcona nasadzeniami gatunków obcych.

Zagrożeniem jest neofityzacja, zaśmiecanie, naturalna abrazja, ruch pojazdów (quady). Zalecenia konserwatorskie to przebudowa istniejącej roślinności na wydmach w kierunku poprawy warunków świetlnych, ochrona przed niszczeniem, przeprowadzenie ścieżki edukacyjnej

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dziwnowski Słonawy” (około 250 m na południe)

Celem ochrony jest zachowanie półnaturalnego środowiska przyrodniczego, jakim są łąki o charakterze solniskowym. Stan zachowania oceniono jako dobry, jest to mozaika szuwarów na ubogich siedliskach na terenie jeziora, w przeszłości ekstensywnie użytkowanych z płacami roślinności słonolubnej.

Zagrożeniem są melioracje, zasypywanie gruzem, wycinka drzew, uprawa plantacyjna trzciny. Wskazania konserwatorskie to zachować stosunki hydrologiczne i nieleśny charakter roślinności.

4. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych

4.1. Zarząd nad Portem Morskim w Dziwnowie

Port morski w Dziwnowie nie ma podstawowego znaczenia dla gospodarki RP. Zgodnie z art. 23 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2017 r. poz. 1933.) o jego formie prawno-organizacyjnej decyduje gmina, a nieruchomości gruntowe, na których jest położony port, stanowią mienie komunalne.

Do zarządzania portem Burmistrz Dziwnowa powołał Zarząd Portu Morskiego Dziwnów.

4.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki

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

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

- zapewnienie dostępu do danego odcinka brzegu od strony morza dla ładunków i pasażerów,
- obsługę rybołówstwa przybrzeżnego i morskiego, korzystającego z pobliskich łowisk,
- obsługę łodzi sportowych i różnego typu działań z zakresu turystyki i rekreacji morskiej,
- zapewnienie warunków dla realizacji działalności wytwórczej, związanej z ww. funkcjami, takimi jak składowanie i przetwórstwo ryb czy budowa i remonty małych jednostek morskich, głównie rybackich i sportowych.⁴

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

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

Rozwój portów lokalnych ogranicza problem zamulenia torów podejściowych do portu. Za utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych odpowiedzialna jest Administracja Morska. W przypadku stwierdzenia wypłyceń, są one przez nią na bieżąco usuwane.

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

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

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

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

Samorządy terytorialne (gminy) działając na szczeblu lokalnym, odgrywają ważną rolę w wyorzystaniu, w sposób zapewniający najlepsze efekty gospodarcze i społeczne, tak istotnych elementów obszarów nadbrzeżnych, jakimi są lokalne porty morskie i przystanie.

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

Kierunki rozwoju lokalnych portów zawarte są w lokalnych planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwoju gmin nadmorskich.

Rozwojowi portu lokalnego w Dziwnowie sprzyjają następujące czynniki:

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

Rozwojowi portu w Dziwnowie nie sprzyjają:

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

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

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

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

organizacyjne, ośrodki wczasowe, armatorzy kutrów rybackich, zakłady usługowo handlowe, zakłady budowlane.⁵

W sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo) pracuje aż 20,9% mieszkańców gminy Dziwnów.⁶

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

Jest to spójne z celami i przedsięwzięciami podejmowanymi przez Rybacką Lokalną Grupę Działania Pomorza Zachodniego i wymienionymi w Lokalnej Strategii Rozwoju na lata 2014-2020.⁷

4.3. 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 Dziwnowie znajduje się poza zasięgiem aktywności rybackiej.



Ryc. 6 Obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

⁵ Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, str. 31

⁶ Źródło: Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, str. 9

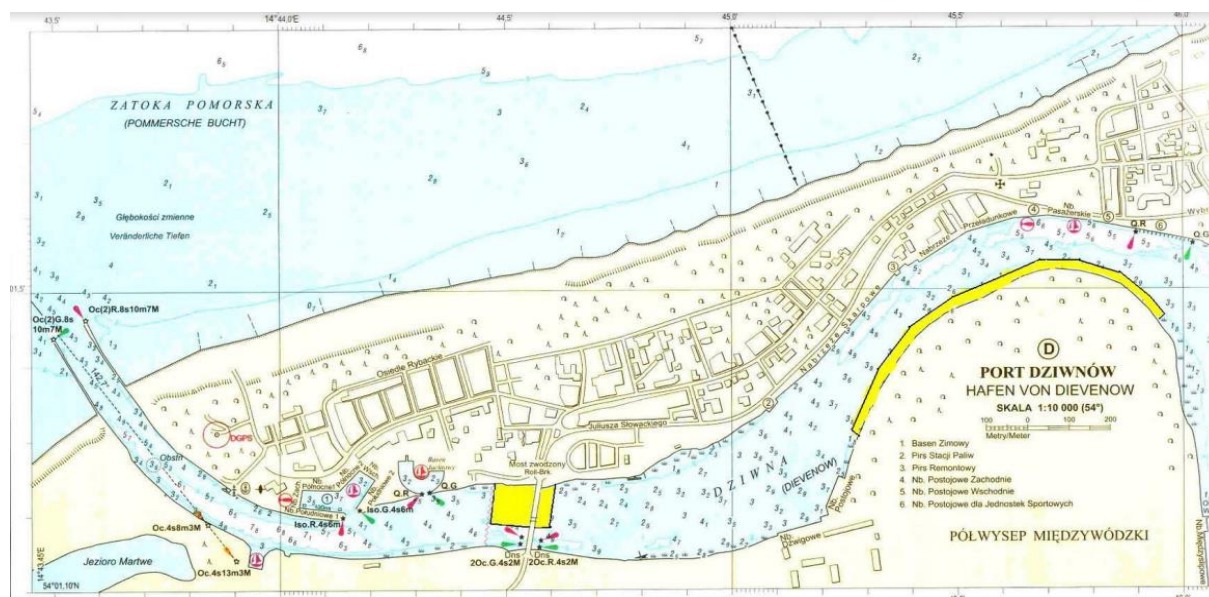
⁷ Źródło: Lokalna Strategia Rozwoju na lata 2014-2020, str. 36

b) Aktywność wędkarska

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

Kapitan Portu zezwala na połowy z łódek wędkarskich wyznaczonych miejscach. Jest to sytuacja zwyczajowa, nie mająca podstawy prawnej. Wędkarze nie blokują przęsła żeglownego mostu zwodzonego. Bosmani portu wydają nieodpłatnie mapki z dozwolonymi stanowiskami wędkarskimi każdemu wędkarzowi, który zgłosi się do kapitanatu. Podnosi to świadomość osób poławiających na wodach portowych oraz przyczynia się do utrzymania bezpieczeństwa żeglugi.

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



Ryc. 7. Stanowiska wędkarskie w Porcie Dziwnów.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

4.4. 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.).

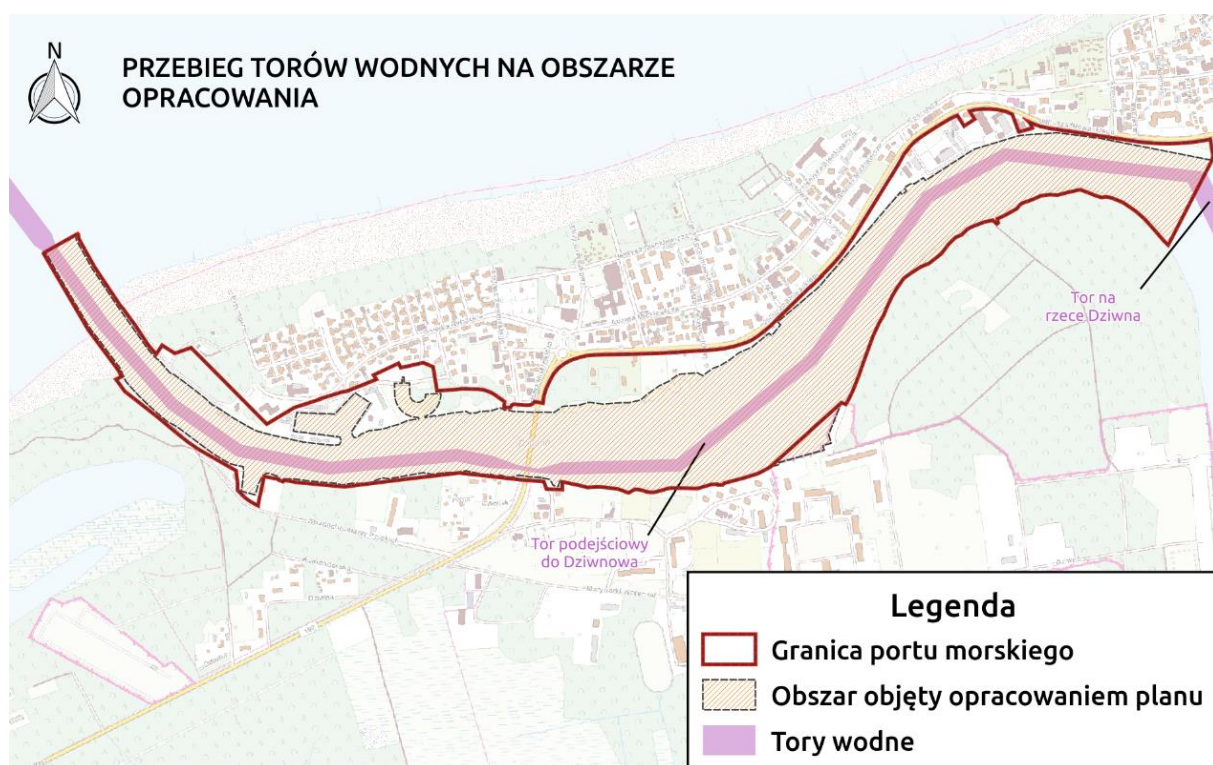
Zgodnie z zapisami ww. dokumentu, żegluga po morzach (z wyjątkiem wód wewnętrznych) ma charakter swobodny. Wyjątkiem od tej zasady są rejony ścieśnione, czyli takie gdzie schodzą się lub krzyżują zwyczajowe trasy, po których nawigują statki i gdzie natężenie ruchu wymaga ścisłego uregulowania. Wówczas,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

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

się również na obszarze morskich przystani oraz kotwiczowisk położonych poza obszarem portów, a także na redach portów i torach wodnych prowadzących do portów i przystani.

Na obszarze opracowania obowiązują następujące akty prawne:

- 1) Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 2932 z dnia 6 sierpnia 2013 r.);
- 2) Zarządzenie nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 7 stycznia 2014 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 242 z dnia 16 stycznia 2014 r.);
- 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 maja 2017 r. w sprawie zmiany Przepisów portowych (Dz. Urz. Woj. Zach. poz. 2099 z dnia 9 maja 2017 r.).



Ryc. 8. Przebieg torów wodnych

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Zgodnie z § 62 Zarządzeniem nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy Portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopom. z 2013 r. poz. 2932 z późn. zm.), w porcie Dziwnów obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 60 m, a maksymalna szerokość całkowita 11,5 m;
- 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Dziwnów;

- 3) (uchylony);
- 4) wejście i wyjście do/z portu dozwolone jest przy widzialności powyżej 0,5 Mm;
- 5) warunki wejścia i wyjścia do/z portu statków, przy sile wiatru powyżej 7 B lub stanie morza powyżej 4, każdorazowo określa Kapitan Portu Dziwnów.

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

1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:

a) tor podejściowy z morza do głowic falochronów o parametrach: długość - 4,50 km, szerokość w dnie - 50 m i głębokość - 4,5 m,

b) tor wodny w porcie o parametrach: długość, licząc od głowic falochronów do południowej granicy portu - 3,28 km, szerokość w dnie - 30 m (z przewężeniem pod mostem zwodzonym) i głębokość - 4,5 m;

2) falochrony i umocnienia brzegowe:

a) falochron wschodni,

b) falochron zachodni,

c) Pomost Odpraw Granicznych wraz z dwiema dalbami i oświetleniem na słupach,

d) umocnienie brzegowe pomiędzy falochronem wschodnim, a Pomostem Odpraw Granicznych,

e) umocnienie brzegowe pomiędzy falochronem zachodnim, a basenem postojowym przy górnej stawie na-bieżnika wejściowego;

3) budynek stacji nautycznej;

4) stałe i pływające znaki nawigacyjne od strony morza:

a) nabieżnik wejściowy świetlny - 2 stawy,

b) główki wejściowe - 2 stawy ze światłem,

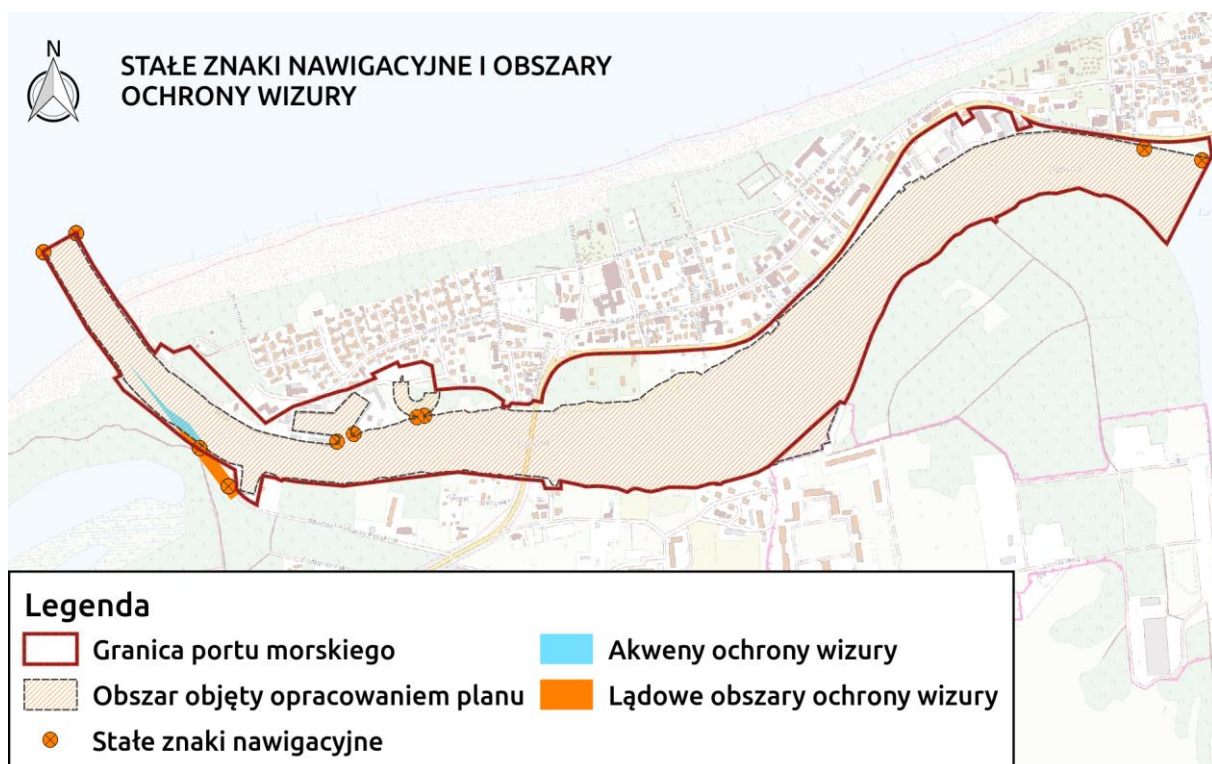
c) pława świetlna - 1 sztuka;

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



Ryc. 9. Główki portu Dziwnów.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie



Ryc. 10. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

4.5. Infrastruktura portowa

4.5.1. Nabrzeża portowe

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

- 1) akwatorium znajdujące się w granicach portu morskiego w Dziwnowie;
- 2) obiekty hydrotechniczne:
 - a) Pirs Stacji Paliw o obwodzie 32,20 m,
 - b) Nabrzeże Skarpowe o długości 427,50 m,
 - c) Pirs Remontowy o obwodzie 31,15 m,
 - d) Nabrzeże Przeładunkowe o długości 252,00 m,
 - e) Nabrzeże Postojowe Zachodnie o długości 87,50 m,
 - f) Nabrzeże Pasażerskie o długości 100,00 m,
 - g) Nabrzeże Postojowe Wschodnie o długości 90,00 m,
 - h) Basen Żeglarski przy zachodnim umocnieniu Dziwny;
- 3) urządzenia i instalacje:
 - a) oświetlenie portu,
 - b) szafki poboru energii elektrycznej na Nabrzeżu Przeładunkowym,
 - c) instalacja wodociągowa i p.poż.,
 - d) światła nawigacyjne na moście zwodzonym (4 szt.) i światła kierowania ruchem statków (2 szt.),
 - e) zbiornik do odbioru wód zaolejonych,
 - f) pochylnia o długości 25 m i tonażu do 80 t ;
- 4) obiekty hydrotechniczne, urządzenia i instalacje w Basenie Zimowym:
 - a) Nabrzeże Północne 1 o długości 89,65 m,
 - b) Nabrzeże Północne 2 o długości 69,28 m,
 - c) Nabrzeże Wschodnie o długości 43,91 m,
 - d) Nabrzeże Południowe 1 o długości 110,45 m,
 - e) Nabrzeże Południowe 2 o długości 82,16 m,
 - f) Nabrzeże Zachodnie o długości 44,62 m,
 - g) oświetlenie,
 - h) szafki poboru energii elektrycznej i wody,

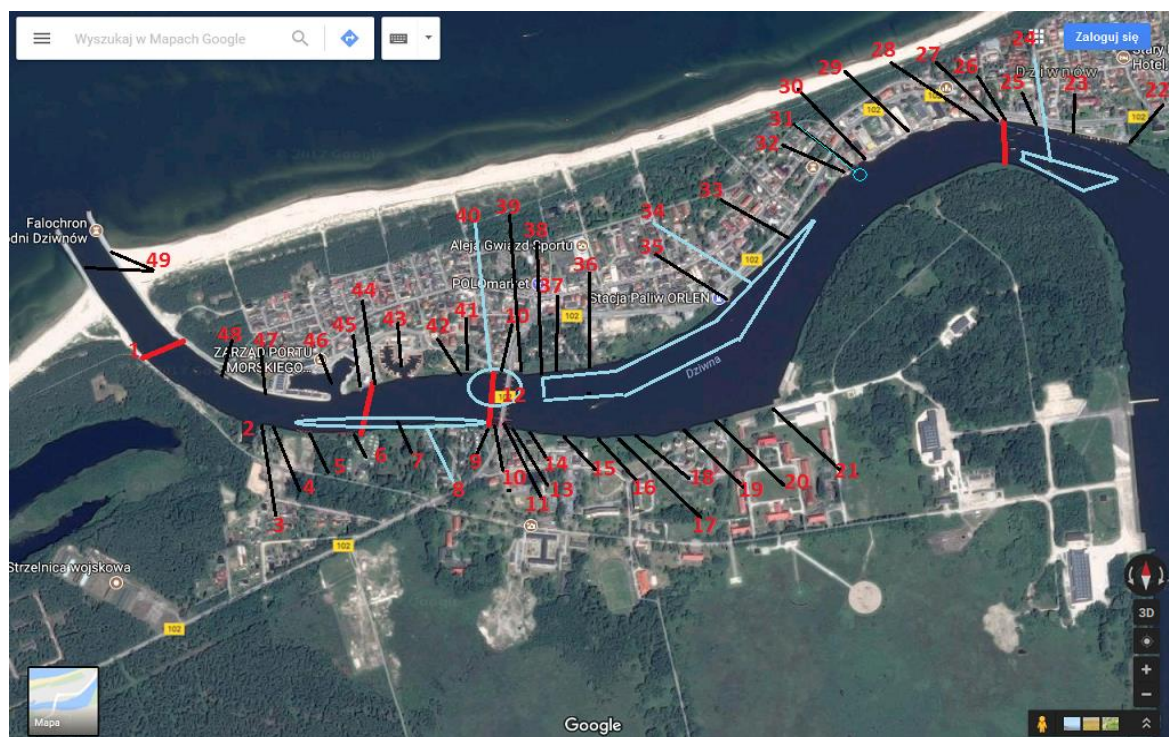
- i) światła nawigacyjne (2 szt.),
- j) drogi wewnętrzne,
- k) boksy rybackie,
- l) budynek bezpośredniej sprzedaży ryb,
- m) chłodnia;

5) obiekty hydrotechniczne, urządzenia i instalacje w Basenie Jachtowym:

- a) dwa nabrzeża w kształcie wycinka koła do cumowania jachtów i dwa nabrzeża zamykające,
- b) wyjściowe pomosty pływające o długości 9,14 m rozmieszczone prostopadle do nabrzeży w odstępach od 6,60 m do 10,61 m (29 szt.),
- c) plac do wodowania jachtów,
- d) stanowisko manewrowe,
- e) slip o długości 14,10 m do wodowania i wyciągania jachtów,
- f) dwa pomosty kratowe pływające do slipowania małych jednostek pływających,
- g) instalacja wodno-kanalizacyjna,
- h) instalacja oświetlenia,
- i) postumenty zaopatrujące jednostki w prąd i wodę,
- j) światła nawigacyjne (2 szt.);

6) obiekty hydrotechniczne, urządzenia i instalacje Przystani Sezonowej,

- a) Nabrzeże Postojowe dla Jednostek Sportowych o długości 185,00 m,
- b) punkty poboru wody,
- c) wyjściowe pomosty pływające,
- d) szafki poboru energii elektrycznej,
- e) oświetlenie terenu,
- f) światła nawigacyjne (2 szt.).



Ryc. 9. Lokalizacja infrastruktury portowej.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

W porcie morskim w Dziwnowie stacjonują jednostki związane z rybołówstwem: kutry, łodzie rybackie. Funkcjonuje przemysł przetwórczy, lokalne przewozy pasażerskie, żeglarstwo, morskie przejście graniczne dla jachtów i statków rybackich. Port posiada ponadto możliwość bunkrowania jednostek, a jego znaczna część wykorzystywana jest do celów wojskowych.

Tabela 4. Inwentaryzacja obiektów w Porcie Dziwnów.

Lp. (oznaczenie zgodne z Ryc. 9)	Nazwa obiektu	Właściciel/ użytkownik	Funkcja	Informacje dodatkowe
1.	Kabel światłowodu KSBM pod dnem Dziwny (wylot oznaczony znakiem kotwiczenia)	UMS	telekomunikacyjna	Prawdopodobnie kabel KSBM nie jest jedynym kablem przebiegającym w tym miejscu
2.	Marina Polmax	Iwona Samsoniuk	żeglarsko-rekreacyjna	http://www.polmax.com.pl/marina/marina.htm
3.	Pomost drewniany	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
4.	Pomost drewniany	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
5.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
6.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
7.	Stanowisko wędkarskie	Wędkarze	Rekreacyjny połów ryb	
	Przewiert kabla elektrycznego w dnie koryta Dziwny		energetyczna	
8.	Akwen „rurociągu”		Miejsce przechowywania rurociągu refulacyjnego zestawu pogłębiarskiego UMS	Akwen wykorzystywany jest także przez małe okręty w czasie ćwiczeń wojskowych z parkiem (mostem) pontonowym.
9.	Kabel pod dnem (wylot oznaczony znakiem kotwiczenia)		Komunikacyjna, *Z9 – miejsce przechowywania rurociągu	Miejsce przechowywania rurociągu refulacyjnego zestawu pogłębiarskiego UMS oraz okazyjnie mostu pontonowego
10.	Stare przyczółki mostu pontonowego		Mocowanie mostu pontonowego wędkarstwo, wodowanie małych łodzi	
11.	Kable na dnie (tylko w prześle żeglownym) – osprzęt mostu zwodzonego	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	Zasilanie szlabanów na moście	
12.	Most zwodzony w Dziwnowie	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	Transportowa (drogowa i morska)	

13.	Pomost operatorów mostu zwodzonego	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie	Zaplecze techniczne obsługi mostu	
14.	Mały basen zarośnięty trzciną		W przeszłości – miejsce cumowania łodzi DZI-18	
15.	Zjazd do wody dla łódek rekreacyjnych		Rekreacyjna	
16.	Wrak barki			
17.	„Dzikie” miejsce postojowe		Rekreacyjna	
18.	Pomost wędkarski			
19.	Baza WOPR	WOPR Dziwnów Leszek Kuszyński		
20.	Pomost wędkarski i cumowniczy	Wspólnota mieszkaniowa ul. Dziwna		
21.	Jednostka Wojskowa 5018 Dziwnów			Dwa nabrzeża i dwa slipy, miejsce cumowania okrętów. Planowany jest ich remont – dokumenty niejawne.
22.	Stary slip przy przystani sezonowej (planowany przez gminę do włączenia w granice portu)		Wodowanie małych łodzi	Slip jest obecnie w pasie technicznym.
23.	Nabrzeże Postojowe dla Jednostek Sportowych – Przystań Sezonowa		Cumowanie jachtów	http://port.dziwnow.pl/?page_id=19
24.	Akwen „festynów”		Cykliczne imprezy żeglarskie: 1) Wyścigi łodzi monotypowych i 2) Festyn Rybaka 3) Regaty „Pożegnanie lata – Wuja Skowrońskiego”	
25.	Nb. Postojowe Wschodnie		Cumowanie jednostek rybackich	
26.	Kabel pod dnem Dziwny			Prawdopodobnie kabel energetyczny
27.	Nb. Pasażerskie		Postój statków pasażerskich Pana Józefa Skiby teł	http://norddziwnow.pl/statki/

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

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

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Charakterystyka funkcji nabrzeży w porcie morskim w Dziwnowie:

Pomost Odpraw Granicznych.

Funkcja – stanowi miejsce stacjonowania jednostki pływającej Kapitanatu Portu Dziwnów oraz miejsce schronienia dla statków podczas sztormów.

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

Parametry:

Długość = 40,35 m

Szerokość = 3,60 m

Grubość żelbetowej nadbudowy = 0,50 m

Głębokość = 3,0 m



Ryc. 12. Pomost Odpraw Granicznych

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Basen Zimowy

Funkcja – postój i rozładunek dla jednostek rybackich oraz schronienie dla jednostek morskich w okresie sztormów. Jednocześnie jest stałym miejscem postoju statków ratownictwa morskiego SAR.

Łączna długość nabrzeży wynosi 424,0 m:

- a) Nabrzeże Północne 1,
- b) Nabrzeże Północne 2,
- c) Nabrzeże Wschodnie,
- d) Nabrzeże Południowe 1,

e) Nabrzeże Południowe 2,

f) Nabrzeże Zachodnie,

Nabrzeże Północne nr 2 w Basenie Zimowym. Funkcja – postój i rozładunek jednostek rybackich oraz miejsce schronienia w czasie sztormu dla statków.

Dane techniczne obiektu:

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

Parametry:

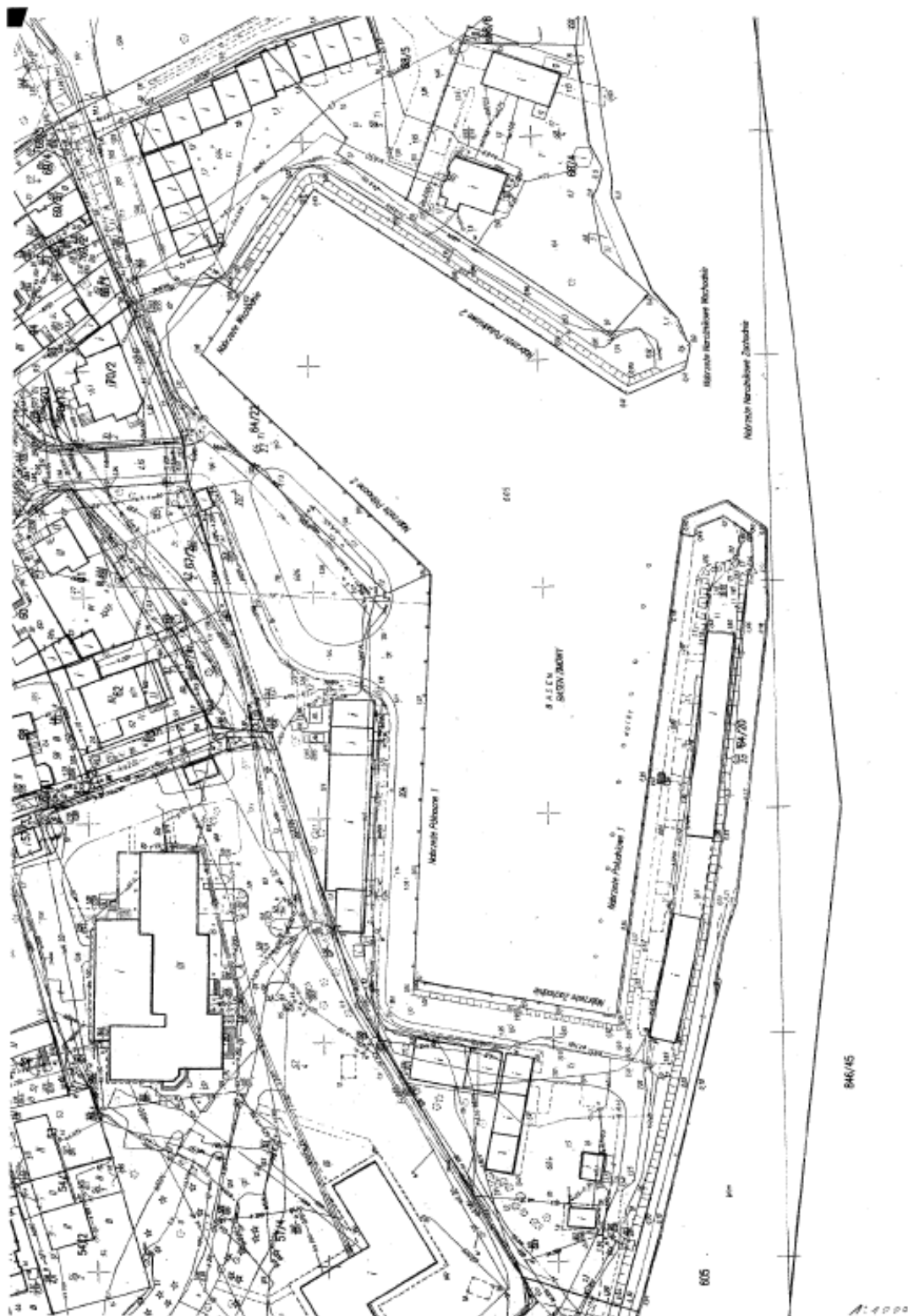
Długość $L = 70$ m

Rzędna korony $+1,2$ m

Głębokość dopuszczalna $-4,40$ m

Głębokość techniczna $-3,60$ m

Obciążenie dopuszczalne naziomu 20 kN/m^2 ⁸



Ryc. 13. Nabrzeże Północne nr 2 w Basenie Zimowym

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Nabrzeże Wschodnie w Basenie Zimowym. Funkcja – postój i rozładunek jednostek rybackich oraz miejsce schronienia w czasie sztormu dla statków.

Dane techniczne obiektu:

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

Parametry:

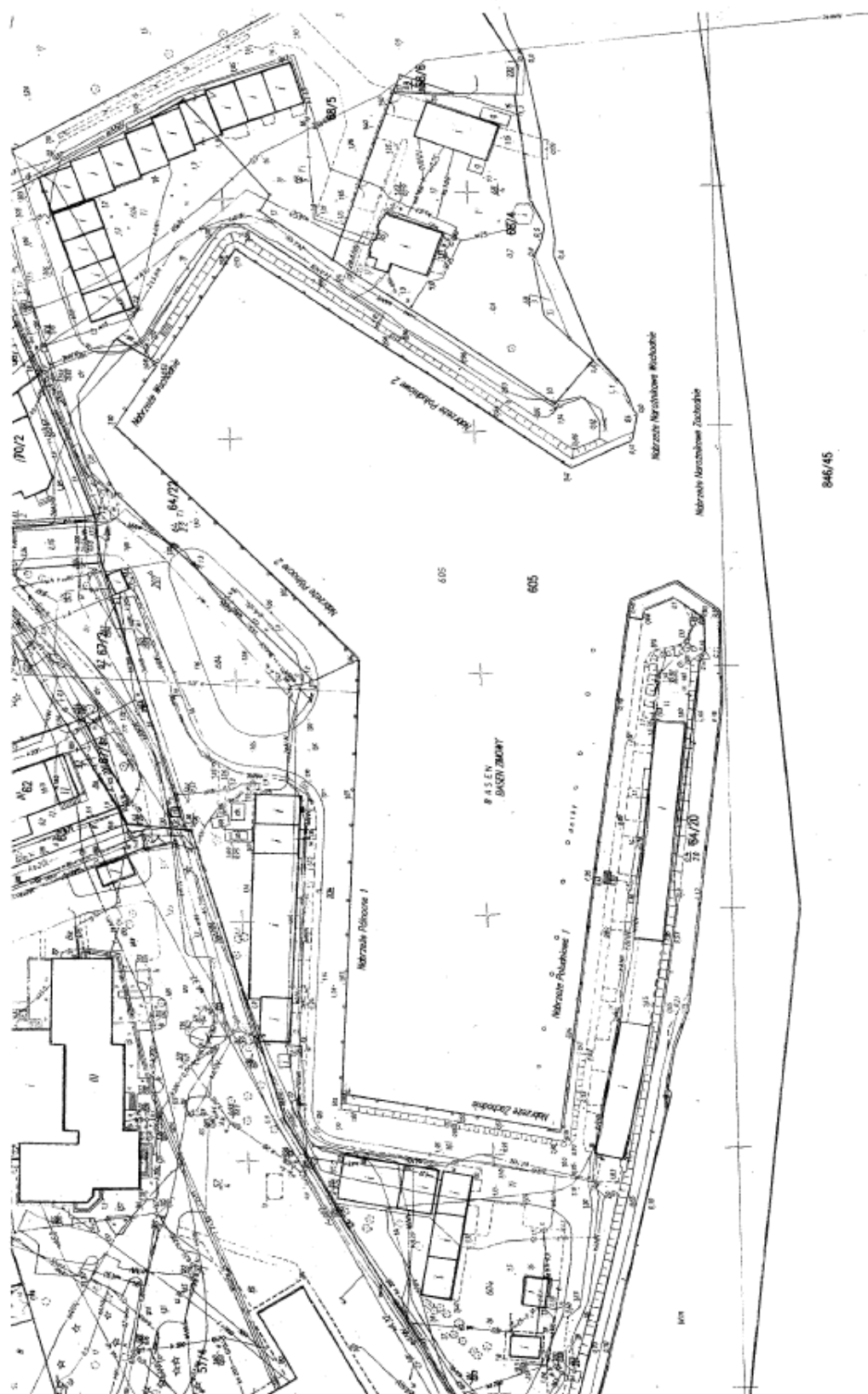
Długość $L = 15,90$ m

Oszczep 40 x 50 cm o rzędnej +0,50 m

Głębokość dopuszczalna -3,00 m

Obciążenie dopuszczalne naziomu 5 kN/m²⁹

⁹ Źródło: Książka Obiektu Budowlanego dla obiektu Basen Zimowy – Nabrzeże Północne nr 2 z 1999 r. z zasobów UMS



Ryc. 14. Nabrzeże Wschodnie w Basenie Zimowym

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Basen Jachtowy

Funkcja – cumowanie jachtów i motorówek, wodowanie jednostek pływających. Posiada slip d wodowania.

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



Ryc. 15. Basen Jachtowy w porcie Dziwnów.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie
Nabrzeże CPN

Stanowi miejsce tankowania jachtów i motorówek. Długość nabrzeża 32,0 m.



Ryc. 16. Nabrzeże CPN w porcie Dziwnów.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Nabrzeże Przeładunkowe:

- **Odcinek I (Belony I)** – długość nabrzeża 138,0 m,
- **Odcinek II (Belony II)** – długość nabrzeża 113,5 m.

Nabrzeże postojowo-przeładunkowe oraz część nabrzeża pasażerskiego spełniają rolę stałego miejsca postoju kutrów rybackich zarejestrowanych w porcie Dziwnów.

Marina POLMAX

Marina to przystań jachtowa dla 20 jachtów z pełnym zapleczem dla żeglarzy. Istnieje tu możliwość cumowania do nabrzeża oraz do bojek. Mogą tu cumować łodzie o zanurzeniu do 2,0 m.



Ryc. 17 Marina Polmax w porcie Dziwnów.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Nabrzeże Postojowe Zachodnie – długość 88,5 m.

Funkcja – cumowanie jednostek pływających.

Nabrzeże Pasażerskie – długość 101,0 m.

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



Ryc. 18. Nabrzeże pasażerskie w porcie Dziwnów

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

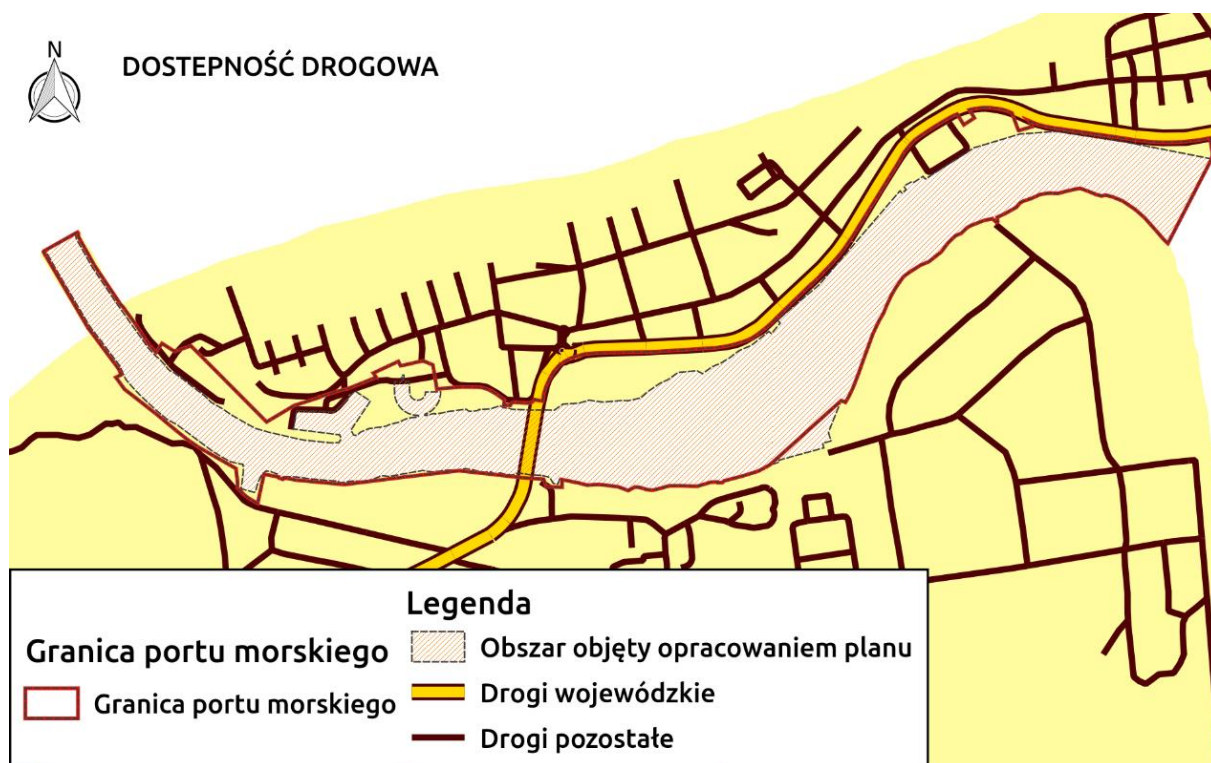
Nabrzeże Postojowe Wschodnie – długość 85,0 m.

Funkcja – cumowanie jednostek rybackich.

Nabrzeże Postojowe dla Jednostek Sportowych – długość nabrzeża 190,0 m.

Funkcja – stanowi element Przystani Sezonowej, jest nabrzeżem przeznaczonym wyłącznie dla jednostek sportowych.

4.6. Dostępność drogowa i kolejowa



Ryc. 17. Dostępność drogowa obszaru portowego.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

4.7. Port w liczbach

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

Patrząc na ilość wejść i wyjść z portu, to port w Dziwnowie jest najbardziej dynamicznie rozwijającym się portem na Zalewie Kamieńskim. Port w Dziwnowie ma pełne wyposażenie do obsługi jednostek pływających, za wyjątkiem wykonywania napraw.

Tabela 5. Ilość zawinięć do portu Dziwnów w latach 2012-2016.

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

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Tabela 6. Dane statystyczne dot. wyladunku ryb w porcie Dziwnów w latach 2012 – 2016.

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

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

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

Ryc. 20. Łodzie rybackie według baz rybackich.

Tabl. 16 /278/. **ŁODZIE RYBACKIE ^a WEDŁUG BAZ RYBACKICH**

Stan w dniu 31 XII

FISHING BOATS ^a BY FISHING BASES

As of 31 XII

WYSZCZEGÓL- NIENIE SPECIFICATION		Ogółem Total	Wiosłowe Rowing boats	Motorowe Motor boats	
			w szt. in numbers	moc w kW	power in kW
OGÓŁEM	2005	325	7	318	15227
TOTAL	2010	284	6	278	14914
	2015	319	29	290	15115
	2016	307	29	278	13939
Chłopy		13	–	13	1018
Darłowo		42	22	20	1202
Dąbki		8	4	4	118
<u>Dziwnów</u>		<u>15</u>	<u>–</u>	<u>15</u>	<u>899</u>
Dźwirzyno		3	–	3	177
Jarosławiec		19	2	17	722
Kamień Pomorski ..		6	–	6	136
Kołobrzeg		36	–	36	3729
Lubin		8	–	8	210
Międzywodzie		4	–	4	29
Międzyzdroje		4	–	4	280
Mrzeżyno		4	–	4	380
Niechorze		5	–	5	265
Nowe Warpno ...		2	–	2	24
Rewal		7	–	7	265
Stepnica		11	1	10	199
Szczecin		–	–	–	–
Szczecin-Dąbie ...		10	–	10	188
Szczecin-Stołczyn ..		6	–	6	138
Świnoujście		20	–	20	1472
Świnoujście-Karsibór		10	–	10	288
Świnoujście-Przytór		4	–	4	170
Trzebież		35	–	35	858
Unieście		13	–	13	636
Ustronie Morskie ..		7	–	7	323
Wolin		15	–	15	216

^a Bez nielicencjonowanych łodzi pomocniczych.

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego w Gdyni.

^a Excluding unlicensed auxiliary boats.

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

Ryc. 20. Łodzie rybackie według baz rybackich.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Tabl. 17 /279/. **KUTRY WEDŁUG PORTÓW MACIERZYSTYCH**
Stan w dniu 31 XII
CUTTERS BY HOME PORTS
As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION a – kutry cutters b – moc w kW power in kW		2005	2010	2015	2016
OGÓŁEM	a	85	38	37	32
TOTAL	b	23695	9760	9564	8971
Darłowo	a	25	11	10	4
	b	4458	1416	1291	472
Dziwnów	a	13	6	7	7
	b	3108	1408	1541	1541
Kołobrzeg	a	36	18	17	18
	b	13055	5999	5950	6177
Mrzeżyno	a	1	–	–	–
	b	221	–	–	–
Świnoujście	a	10	3	3	3
	b	2853	937	781	781

Źródło: dane Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego w Gdyni.
Source: data of National Marine Fisheries Research Institute, Gdynia.

Ryc. 21. Kutry według portów macierzystych.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

TABL. 4.1 DŁUGOŚĆ NABRZEŻY W PORTACH MORSKICH W 2016 R.
LENGHT OF SEAPORT QUAYS IN 2016

PORTY PORTS	Ogółem <i>Grand total</i>	W tym nadające się do eksploatacji <i>Of which suitable for use</i>	Z liczby ogółem <i>Of grand total</i>		
			nabrzeża głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji <i>quays of depth over 10.9 m suitable for use</i>	nabrzeża przeładunkowe <i>trans shipping quays</i>	
				razem <i>total</i>	w tym nadające się do eksploatacji <i>of which suitable for use</i>
	w metrach <i>in metres</i>				
OGÓŁEM TOTAL	94468	77900	11228	46213	44371
Gdańsk	30079	20434	5546	10200	9301
Gdynia	14329	13393	3901	10844	10844
Szczecin	20153	15049	—	11719	10826
Świnoujście	8025	7924	1781	6818	6768
Police	1000	1000	—	1000	1000
Darłowo	5734	5734	—	452	452
Dziwnów	1536	1432	—	232	232
Elbląg	4001	4001	—	2555	2555
Kołobrzeg	3123	3070	—	719	719
Nowe Warpno	193	193	—	—	—
Stepnica	500	500	—	452	452
Trzebież	747	747	—	—	—
Ustka	2881	2256	—	873	873
Władysławowo	2167	2167	—	349	349

Ryc. 22. Długość nabrzeży w Porcie w Dziwnowie.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

**TABL. 6.9 AKCJE RATOWNICZE PROWADZONE PRZEZ MORSKĄ SŁUŻBĘ
POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (dok.)**
**RESCUE ACTIONS CARRIED OUT BY MARITIME SEARCH
AND RESCUE SERVICE (cont.)**

WYSZCZEGÓLNIENIE	2013	2014	2015	2016	SPECIFICATION
AKCJE RATOWNICZE WEDŁUG MIEJSC BAZOWANIA JEDNOSTEK RATOWNICZYCH ^c RESCUE ACTIONS BY DOMICILE PORTS OF RESCUE VESSELS ^c					
Władysławowo	40	36	34	34	Władysławowo
Łeba	17	11	29	20	Łeba
Ustka	11	5	11	15	Ustka
Darłowo	14	15	12	10	Darłowo
Kołobrzeg	8	33	30	25	Kołobrzeg
Dziwnów	14	10	17	19	Dziwnów
Świnoujście	6	15	21	7	Świnoujście
Trzebież	16	8	17	9	Trzebież

Ryc. 23. Akcje ratownicze.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

TABL. 10.1 STAN SANITARNY WÓD MORSKICH W KĄPIELISKACH W 2016 R. (cd.)
SANITARY STATE OF SEA WATERS AT BATHING BEACHES IN 2016 (cont.)

KĄPIELISKA BATHING BEACHES	Liczba Number of		Ocena jakości badanych prób ^a (+/-) Assessment of tested samples quality ^a (+/-)
	punktów poboru water withdrawal points	prób samples	
Sopot Kamienny Potok – Koliba	1	6	-
Sopot Łazienki Południowe <i>Sopot Łazienki South</i>	1	10	-
Stegna	2	12	+
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE WARMIŃSKO-MAZURSKIE VOIVODSHIP Zalew Wiślany <i>Vistula Lagoon</i>			
Kadyny	1	2	+
Tolkmicko	1	2	+
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE ZACHODNIOPOMORSKIE VOIVODSHIP Zalew Szczeciński <i>Szczecin Lagoon</i>			
Stepnica	1	6	+
Zatoka Pomorska <i>Pomeranian Bay</i>			
Międzyzdroje Zachód <i>Międzyzdroje -West</i>	1	7	+
Międzyzdroje Wschód <i>Międzyzdroje -East</i>	1	7	+
Świnoujście – Uznam	2	13	+
Otwarte morze <i>Open sea</i>			
Chłopy	1	5	+
Darlówko Wschodnie <i>Darlówko – East</i>	1	9	.
Darlówko Zachodnie <i>Darlówko – West</i>	1	5	.
Dziwnów	1	7	+
Dziwnówek	1	7	+
Dźwirzyno	2	10	+
Gąski	1	5	+
Grzybowo	2	10	+
Jarosławiec – Wschód <i>Jarosławiec – East</i>	1	6	-
Kołobrzeg – Plaża Centralna <i>Kołobrzeg –Central Beach</i>	1	5	.
Kołobrzeg – Plaża Podczele <i>Kołobrzeg –Podczele Beach</i>	1	5	+/-
Kołobrzeg – Zachód <i>Kołobrzeg – West</i>	1	5	.
Łazy	1	5	+
Łukęcin	1	7	+
Mielenko	1	5	+
Mielno	1	5	+/-

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

Ryc. 24. Stan sanitarny wód.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

4.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych

4.8.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa

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 Dziwnowie znajduje się poza zasięgiem aktywności rybackiej.

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

4.8.2. Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach

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

Zarządzenie nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. pt. Przepisy portowe¹⁰ określa w § 62 następujące zasady ruchu statków w porcie Dziwnów:

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

Ponadto zapisy § 164 ust 1 stanowią, że 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.

4.8.3. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

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

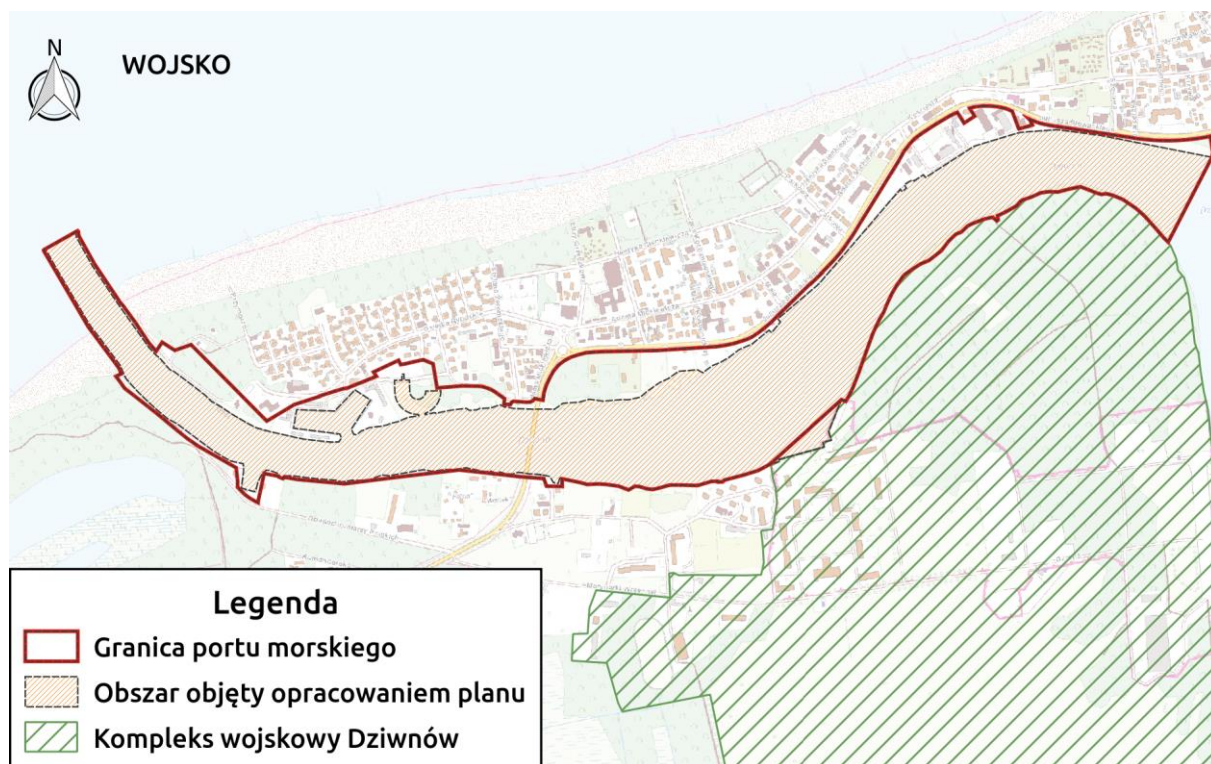
Na południe od obszaru opracowania zlokalizowany jest teren zamknięty – kompleks wojskowy K-4301 Dziwnów (PO Dziwnów). Wyznaczona dla niego strefa ochronna wykracza poza granice kompleksu, sięgając na teren portu morskiego w Dziwnowie. Dla przedmiotowego

¹⁰ Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z .2013. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533 oraz z 2017 r. poz. 2099

terenu zostały określone następujące wielkości strefy ochronnej oraz rodzaje ograniczeń w sposobie użytkowania obszarów znajdujących się poza terenem zamkniętym:

- Strefa ochronna przyległa do obiektu o promieniu 3000 m od punktu o współrzędnych w państwowym układzie odniesień przestrzennych 2000, X-5988026,92 Y-5482657,13), w którym obowiązuje zakaz wznoszenia nowych obiektów budowlanych, których wysokość przekracza 25,0 m n.p.m..
- Zezwala się na nadbudowę, rozbudowę istniejących obiektów budowlanych pod warunkiem zachowania dopuszczalnej wysokości zabudowy, tj. 25,0 m n.p.m. Dopuszcza się prowadzenie gospodarki leśnej i gospodarki rolnej do wysokości nie kolidującej z pracą urządzenia, tj. 25,0 m n.p.m.

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



Ryc. 25. Obszar wojskowy na lądzie.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

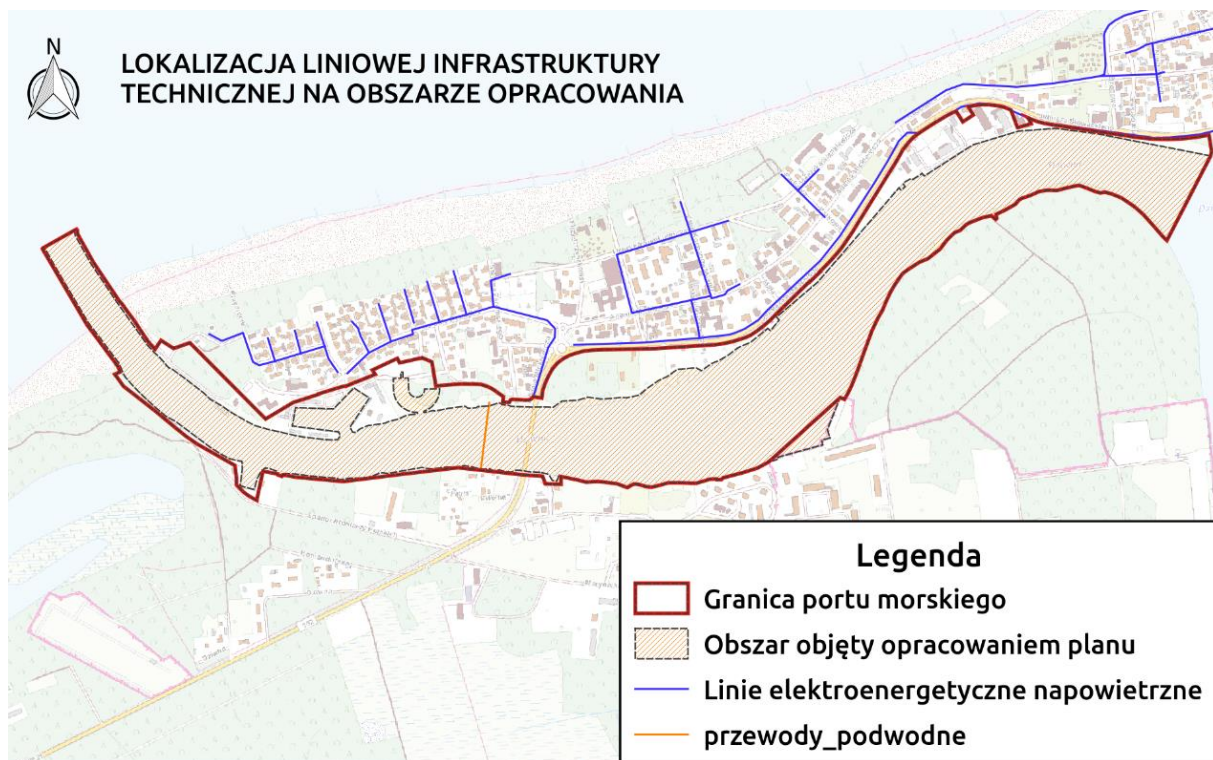
4.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia, infrastruktura

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”.

4.9.1. Liniowa infrastruktura techniczna

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



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

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

Istniejąca infrastruktura liniowa:

- 1) W granicach portu w Dziwnowie przebiega przepust z czynnym kablem energetycznym, zalesiający obiekty nawigacyjne po stronie zachodniej. Kabel pod dnem (wylot oznaczony znakiem kotwiczenia).
- 2) Kabel światłowodu KSBM pod dnem Dziwny (wylot po stronie południowej Dziwny oznaczony znakiem kotwiczenia).
- 3) Kabel pod dnem Dziwny, prawdopodobnie energetyczny.
- 4) Kable na dnie (tylko w prześle żeglownym) – osprzęt mostu zwodzonego, właściciel Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie, funkcja – Zasilanie szlabanów na moście.



Ryc. 27. Czynny kabel energetyczny (wylot po stronie południowej Dziwny oznaczony znakiem kotwiczania).

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie



Ryc. 28. Kabel światłowodowy KSBM pod dnem Dziwny – lokalizacja.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie



Ryc. 29. Kabel pod dnem Dziwny – obszar lokalizacji.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie



Ryc. 30. Kabel zasilające szlabany na moście – lokalizacja.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

4.9.2. Elementy nad wodami portowymi

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

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



Ryc. 31. Most zwodzony w porcie Dziwnów.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

4.9.3. Kanalizacja

Nabrzeże portowe jest miejscem, gdzie znajdują się wyloty urządzeń kanalizacyjnych, służących do wprowadzania ścieków do wód portowych. Na obszarze opracowania zinventaryzowano następujące wyloty kanalizacyjne:

Port Dziwnów – wyloty kanalizacyjne

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

Ryc. 26. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Dziwnowie

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

4.10. Turystyka, sporty wodne i rekreacja

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

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

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

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

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

Na terenie portu nie ma miejsc wyznaczonych do żeglarsstwa.

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

4.11. Bezpieczeństwo i obronność Państwa

W granicach pasa nadbrzeżnego, w pobliżu portu w Dziwnowie, zlokalizowany jest teren zamknięty – kompleks wojskowy nr 4310. Zgodnie z Decyzją Nr 38/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 lutego 2017 r. zmieniającą decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. Min. Obrony Nar. poz. 33 z dnia 13 lutego 2017 r.) ww. kompleks wojskowy nr 4310 zlokalizowany jest w gminie Dziwnów, obr. Dziwnów, działki nr 854/94, 854/95, 854/116, 846/17, 846/19, 846/21, 846/22, 846/23, 846/24, 846/25, 846/26, 846/27, 846/28, 846/29 i 846/31. Biorąc pod uwagę projektowany przebieg granic portu morskiego w Dziwnowie stwierdza się, że północna część tego kompleksu znajduje się w granicach tego portu.

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



Ryc. 33. Nabrzeże wojskowe w porcie Dziwnów.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Dziwnowie

5. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

IP – funkcjonowanie portu (1IP, 4IP, 5IP)

Funkcja funkcjonowanie portu – oznacza utrzymanie i budowę infrastruktury portowej, takiej jak: nabrzeża i baseny portowe, kotwiczowiska, redy, falochrony, mola, pomosty, pirsy, slipy, miejsca budowy, remontu i demontażu jednostek pływających, sytuowanie obiektów nawigacyjnych lub innych obiektów związanych z funkcjonowaniem portu.

T – Transport (3T)

Funkcja transport oznacza utrzymanie bezpiecznego dostępu do portu oraz utrzymanie toru wodnego w celu umożliwienia przemieszczania się jednostek wykonujących transport.

B – Obronność i bezpieczeństwo państwa (7B)

Funkcja obronność i bezpieczeństwo państwa oznacza realizację zadań mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa narodowego, w szczególności ochrony i obrony wartości i interesów narodowych przed istniejącymi lub potencjalnymi zagrożeniami zewnętrznymi oraz ochronę obiektów, terytoriów i tras przepływu Marynarki Wojennej.

S – turystyka, sport i rekreacja (2S, 6S)

Funkcja turystyka sport i rekreacja oznacza udostępnienie akwenów dla uprawiania turystyki wodnej, sportów wodnych i rekreacji, w szczególności na potrzeby żeglarsstwa, w tym imprez

sportowych oraz żeglugi sezonowej turystycznej, jak również budowę i utrzymanie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, jak mola, pomosty przystanie jachtowe i pirsy.

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

Infrastruktura techniczna (I) dopuszczona została w 7 akwenach.

Funkcja infrastruktura techniczna – oznacza:

- a) możliwość układania i utrzymywania kabli energetycznych i telekomunikacyjnych,
- b) możliwość układania i utrzymania rurociągów, w tym rurociągów zrzutowych, poborowych i tranzytowych,
- c) możliwość lokalizacji innych obiektów nie wchodzących w skład infrastruktury portowej, służących: bezpieczeństwu żeglugi, obronności, poszukiwaniu, rozpoznawaniu złóż kopalin lub wydobywaniu i przesyłowi kopalin.

Ochrona środowiska i przyrody (O) jest funkcją dopuszczalną w 5 akwenach

Funkcja ochrona środowiska i przyrody oznacza zapewnienie przestrzeni niezbędnej do ochrony środowiska i utrzymania walorów przyrodniczych morskich wód wewnętrznych, uwzględniające konieczność ochrony różnorodności biologicznej i siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, zachowania właściwego funkcjonowania ekosystemu, utrzymania dobrego stanu wód morskich lub jego poprawę, zapewnienia człowiekowi możliwości zrównoważonego korzystania z walorów przyrodniczych i krajobrazowych środowiska oraz prowadzenia badań naukowych, których wyniki służyć będą ochronie środowiska i przyrody.

Badania naukowe (N) są funkcją dopuszczalną w 2 akwenach

Funkcja badania naukowe oznacza prowadzenie badań naukowych; badania te obejmują m.in. monitoring ekologiczny i oceanograficzny wynikający z realizacji odpowiednich polityk publicznych w morskich wodach wewnętrznych oraz prowadzenie badań geologicznych (prac geologicznych) niewymagających koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż.

Sztuczne wyspy i konstrukcje (W) są funkcją dopuszczalną w 6 akwenach

Funkcja sztuczne wyspy i konstrukcje oznacza wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp konstrukcji i urządzeń służących w szczególności celom gospodarczym, ochronie środowiska i badaniom naukowym.

Transport (T) jest funkcją dopuszczalną w 6 akwenach

Funkcja transport oznacza utrzymanie bezpiecznego dostępu do portu oraz utrzymanie toru wodnego w celu umożliwienia przemieszczania się jednostek wykonujących transport.

Turystyka, sport i rekreacja (S) jest funkcją dopuszczalną w 5 akwenach

Funkcja turystyka, sport i rekreacja oznacza udostępnienie akwenów dla uprawiania turystyki wodnej, sportów wodnych i rekreacji, w szczególności na potrzeby żeglarstwa, w tym imprez sportowych oraz żeglugi sezonowej turystycznej, jak również budowę i utrzymanie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, jak mola, pomosty przystanie jachtowe i pirsy.

6. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe związane z realizacją ustaleń Planu

Zadaniem projektu Planu jest zdefiniowanie i uporządkowanie sposobu korzystania z Portu Morskiego w Dziwnowie. W zdecydowanej większości funkcje wyznaczone w planie są już realizowane. Projekt Planu ma więc za zadanie określenie zasad ich funkcjonowania.

W niniejszym rozdziale Prognozy opisano przewidywane znaczące oddziaływania jakie mogą wywierać wyznaczone w Projekcie Planu funkcje podstawowe i funkcje dopuszczalne przewidziane w granicach Planu.

6.1. Oddziaływanie na krajobraz

Zgodnie z art. 2 pkt 16e ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jako krajobraz definiuje się postrzeganą przez ludzi przestrzeń, zawierającą elementy przyrodnicze lub wytwory cywilizacji, ukształtowaną w wyniku działania czynników naturalnych lub działalności człowieka.

Oddziaływanie na krajobraz, jest zagadnieniem trudnym do jednoznacznej oceny, odnosi się bowiem bardzo często do subiektywnego postrzegania jego wartości, które jest cechą niemierzalną.

Wyznaczone w projekcie Planu funkcje są zgodne z obecnym użytkowaniem obszaru Planu. Projekt Planu nie przewiduje wprowadzenia dominant krajobrazowych, nie przewiduje się nowej napowietrznej infrastruktury technicznej. Projekt Planu w zakresie nowej infrastruktury wprowadza m.in. następujące ustalenia:

§ 5. 1. Układanie elementów liniowych infrastruktury technicznej przebudowa remont i utrzymanie elementów istniejących jest dopuszczone na całym obszarze objętym planem.

2. Sposoby układania elementów liniowych infrastruktury technicznej:

- nowe elementy liniowe należy układać pod powierzchnią dna akwenu, a jeśli jest to niemożliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – stosować należy inne zabezpieczenia trwale zapewniające bezpieczeństwo nawigacyjne;*
- wymaga się układania nowych elementów infrastruktury technicznej w sposób zapewniający najkrótszy ich przebieg po akwenu (możliwie prostopadle do linii brzegu i bez załamań kierunku);*
- zakaz układania elementów liniowych w sposób rozproszony; układanie wielu elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni tj. równolegle do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa określonych w warunkach technicznych.*

Projekt Planu nie przewiduje znaczących zmian które mogłyby wpłynąć na postrzeganie krajobrazu obszaru Planu.

Cały obszar planu zlokalizowany jest w zasięgu strefy ochronnej terenu zamkniętego o promieniu 3000,0 m od punktu o współrzędnych X-59°88'02,692" Y-54°82'65,713", w której obowiązuje zakaz wznoszenia nowych obiektów budowlanych o wysokości powyżej 25,0 m npm." Zakaz ten jest korzystny w aspekcie oddziaływania na krajobraz.

Realizacja pozostałych funkcji nie jest związana z powstawaniem obiektów, które mogą wpłynąć na istotną zmianę krajobrazu obszaru Planu. Realizacja obiektów w granicach Planu w akwenach Ip podlega ograniczeniom, które opisano w rozdziale 8.

Mając powyższe na uwadze, w związku z realizacją ustaleń projektu Planu nie przewiduje się możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na krajobraz.

6.2. Środowisko abiotyczne.

6.2.1. Klimat.

Realizacja ustaleń przewidzianych w Planie nie będzie przyczyniać się do zmian klimatu. Ustalenia Planu umożliwiają funkcjonowanie różnych działalności w granicach portu przy uwzględnieniu zasad zrównoważonego rozwoju.

Ustalenia Planu, podobnie jak to jest obecnie, nie będą przyczyniać się do uwalniania do atmosfery gazów cieplarnianych [pary wodnej, dwutlenek węgla, metanu, freonu, podtlenku azotu (N_2O), gazów przemysłowych (HFC, PFC, SF_6)] w ilościach mogących być przyczyną efektu cieplarnianego.

Realizacja ustaleń Planu nie będzie wpływać w sposób znaczący na środowisko przyrodnicze. Ochrona środowiska i przyrody została wskazana jako funkcja dopuszczalna w 5 akwenach. W ustaleniach ogólnych Planu wskazano w §3, że

- *Na całym obszarze objętym planem wykonywane jest funkcja ochrony środowiska i przyrody,*
- *Wykonywanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych określonych dla poszczególnych akwenów lub ich podakwenów, wskazanych w rozstrzygnięciach szczegółowych, stanowiących załącznik nr 2 do rozporządzenia, może być ograniczane poza ustaleniami planu ze względu na konieczność zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz ochrony środowiska i przyrody.*
- *Ochrona środowiska stanowi istotny warunek podejmowania działań w poszczególnych akwenach.*

Realizacja ustaleń Planu będzie związana z emisją gazów i pyłów emitowanych przez jednostki użytkujące obszar Zalewu Szczecińskiego. Nie przewiduje się jednak by były to ilości znaczące i mogące mieć wpływ na zmiany klimatyczne w skali lokalnej i globalnej. Znaczący wpływ w tym zakresie mają ustalenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012), transponowane do polskiego systemu prawnego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz.U. z 2015 r., poz. 1665).

Realizacja ustaleń Planu nie wpłynie na zmiany w fenologii roślin czy zwierząt. Nie przewiduje się oddziaływań powodujących wzrost temperatury powietrza w skali krótkoterminowej i długoterminowej.

Na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko brak jest wystarczających informacji na temat konkretnych zamierzeń i w związku z tym nie jest możliwa dokładna ocena tego wpływu. Dlatego też wskazane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko

lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.

Mając powyższe na uwadze, w związku z realizacją ustaleń projektu Planu nie przewiduje się możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na klimat.

6.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.

Warunki grunowo-wodne obszaru Planu zostały opisane w rozdziale 3.6. Zgodnie z Planem Gospodarowania Wodami obszar Planu znajduje się w zasięgu jednolitej części wód podziemnych(JCWPd), PLGW60006. Dla jednolitej części wód podziemnych PLGW60006, oceniono ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrożone.

Zgodnie z PGW, obszar objęty projektem Planu znajduje się w zasięgu wód powierzchniowych (przejściowych i rzecznych): Zalew Kamieński TWIWB9. Dla tego obszaru ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określona została jako zagrożona a termin osiągnięcia dobrego stanu wyznaczony został na 2027 rok.

W uzasadnieniu derogacji dla TWIWB9 stwierdzono, że kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogenych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z lądu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Realizacja ustaleń Planu będzie związana z użytkowaniem obszaru Planu przez jednostki pływające użytkujące obszar Zalewu Kamieńskiego, dla których obowiązują przepisy ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 2000). Ustawa ta określa wymagania dla statków w zakresie zapobiegania zanieczyszczenia morza. Ustawa określa m.in. wymagania w zakresie przeglądów, inspekcji i terminów określonych w przepisach i umowach międzynarodowych, m.in. Konwencji MARPOL i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach. Ustawa określa również obowiązki kapitana statku w zakresie postępowania z odpadami w tym odpadami niebezpiecznymi.

W PGW zidentyfikowane zostały punktowe źródła zanieczyszczeń na obszarze zlewni i oddziałujące na wody przejściowe i przybrzeżne na obszarze dorzecza Odry. W przypadku JCWP Zalew Kamieński, to oczyszczalnie ścieków i powiązana z nimi dostawa zawiesiny oraz azotu ogólnego i fosforu ogólnego.

Realizacja ustaleń Planu dotyczy obszaru wody i nie przewiduje możliwość realizacji oczyszczalni ścieków.

W PGW zidentyfikowane zostały rozproszone i obszarowe źródła zanieczyszczeń w zlewniach przylegających bezpośrednio do wód przejściowych i przybrzeżnych na obszarze dorzecza Odry. W przypadku JCWP Zalew Kamieński zidentyfikowane źródła to hodowla zwierząt i depozycja.

W projekcie Planu w § 5.5 wprowadzono zapis – *Dopuszcza się układanie wylotów kolektorów służących do wprowadzania ścieków lub wód opadowych oraz roztopowych do wód morskich we wszystkich akwenach przylegających do linii brzegowej, z zastrzeżeniem przepisów odrębnych.*

Mając powyższe na uwadze, w związku z realizacją ustaleń projektu Planu nie przewiduje się możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania w zakresie wpływu na środowisko gruntowo-wodne.

Niezależnie od powyższego, dla zachowania właściwego stanu środowiska gruntowo-wodnego wskazane jest dla wszystkich nowych przedsięwzięć będących skutkiem realizacji ustaleń projektu Planu uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jeżeli przedsięwzięcia nie wymagają uzyskania wspomnianej decyzji, przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

6.2.3. Odpady.

Realizacja ustaleń Planu może wiązać się z powstawaniem odpadów na etapie inwestycyjnym. Związane to będzie z realizacją funkcji sport, turystyka i rekreacja która zakłada udostępnienie akwenów dla uprawiania turystyki wodnej, sportów wodnych i rekreacji, w szczególności na potrzeby żeglarstwa, w tym imprez sportowych oraz żeglugi sezonowej turystycznej, jak również budowę i utrzymanie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, jak mola, pomosty przystanie jachtowe i pirsy.

Przewiduje się, że w przypadku realizacji funkcji S odpady będą dotyczyły głównie użytkowania obiektów związanych z lądem (mola, pomosty przystanie jachtowe i pirsy) i w związku z tym powstawać będą głównie odpady komunalne.

Odpady powstawać będą również w wyniku realizacji funkcji Ip, która oznacza utrzymanie i budowę infrastruktury portowej, takiej jak: nabrzeża i baseny portowe, kotwiczowiska, redy, falochrony, mola, pomosty, pirsy, slipy, miejsca budowy, remontu i demontażu jednostek pływających, sytuowanie obiektów nawigacyjnych lub innych obiektów związanych z funkcjonowaniem portu. Będą to odpady związane z budową ww. obiektów oraz ich eksploatacją.

Wszystkie odpady powinny być przekazywane uprawnionym odbiorcom, w celu odzysku lub unieszkodliwienia. Przy odpowiedniej i prowadzonej zgodnie z przepisami gospodarce odpadami nie zakłada się wystąpienia negatywnego wpływu ustaleń Planu na środowisko.

W przypadku realizacji ustaleń Planu dla terenów T, gospodarka odpadami może być związana z odkładaniem urobku z pogłęboania torów wodnych.

Zgodnie z art. 2 pkt. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2018 poz. 992) osadów przemieszczanych w obrębie wód powierzchniowych w celu związanym z gospodarowaniem wodami lub drogami wodnymi, zarządzaniem wodami lub urządzeniami wodnymi lub ochroną przed powodzią bądź ograniczaniem skutków powodzi i susz, rekultywacją, refulacją, pozyskiwaniem lub uzdatnianiem terenu, jeżeli osady te nie są niebezpieczne nie traktuje się jako odpad.

Zgodnie ze Stanowiskiem Ministerstwa Środowiska dotyczącym interpretacji przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013 r., poz. 21) dla urzędów marszałkowskich i regionalnych dyrekcji ochrony środowiska opublikowanym w lipcu 2013 r. na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska klasyfikacja osadów dennych pod względem ich niebezpieczności powinna być dokonana na podstawie oceny, czy posiadają one właściwości

niebezpieczne (http://www.mos.gov.pl/g2/big/2013_10/53acc56c95a6bee5fb652387a0ef62c4.docx). Jeżeli osady nie są niebezpieczne i ich zagospodarowanie spełnia warunki określone w art. 2 pkt 7 ustawy o odpadach, wówczas nie będą traktowane jako odpady (są wyłączone spod przepisów ustawy o odpadach) i nie będzie miała do nich zastosowania zmiana klasyfikacji odnosząca się do odpadów. Nadanie osadom statusu odpadów musi następować w procedurze badawczej w oparciu o par. 4, pkt. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 13 maja 2004 r. w sprawie

warunków, w których uznaje się, że odpady nie są niebezpieczne (Dz.U. nr 128, poz. 1347) w szczególności załącznika nr 3 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, które klasyfikuje substancje na toksyczne, rakotwórcze, mutagenne, szkodliwe na rozrodczość, żrące i drażniące. W przypadku stwierdzenia, że stężenia substancji są niższe niż wymienione w załączniku 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska, urobek uznaje się za nieposiadający składników i właściwości powodujących, że jest niebezpieczny zgodnie z § 7 tego rozporządzenia. Przy spełnieniu powyższych warunków urobek nie jest kwalifikowany, jako odpad zgodnie z art. 2pkt. 7 ustawy o odpadach. Przy nie spełnieniu warunków opisanych powyżej, urobek stanowi odpad i powinien być zagospodarowany zgodnie z przepisami ustawy o odpadach.

W przypadku modernizacji torów podejściowych, wskazane jest wykonanie oceny oddziaływania na środowisko w ramach której powinny zostać wykonane badania składu osadów dennych i właściwa ich kwalifikacja.

Mając powyższe na uwadze w związku z realizacją ustaleń projektu Planu nie przewiduje się możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania w zakresie na środowisko w zakresie gospodarki odpadami.

6.2.4. Powietrze.

Stan powietrza opisanow Rozdziale 3.7. niniejszej Prognozy. Obszar Planu, w odniesieniu do stref podlegających oceniew ramach monitoringu środowiska jest reprezentatywny dla strefy zachodniopomorskiej. W roku 2017 przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w strefie zachodniopomorskiej dotyczyło jednego zanieczyszczenia, tj. benzo(a)pirenu zawartego w pyle PM10. Podobnie jak w latach poprzednich, wysokie wartości stężeń tego zanieczyszczenia rejestrowano w okresach grzewczych. Jako główną przyczynę przekroczeń wskazuje się niską emisję pochodzącą z indywidualnego ogrzewania mieszkań.

Przekroczenie obowiązujących standardów nie jest związane z działalnością funkcjonującą i przewidzianą ustaleniami Planu.

Zanieczyszczenie powietrza w związku z realizacją ustaleń Planu związane będzie głównie z utrzymaniem torów wodnych i wykorzystywaniem akwenów przez jednostki pływające poprzez emisję gazów i pyłów.

Nie przewiduje się jednak by były to ilości znaczące i mogące mieć wpływ na zanieczyszczenie powietrza. Znaczący wpływ w tym zakresie mają ustalenia postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012), transponowane do polskiego systemu prawnego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz.U. z 2015 r., poz. 1665).

Zanieczyszczenie powietrza na etapie inwestycyjnym dotyczyć będzie także terenów S – sport, turystyka i rekreacja, na których budowane lub modernizowane będą przystanie, pomosty, pirsy i związana z tym infrastruktura oraz na terenach Ip, w związku z utrzymaniem i budową infrastruktury portowej. Pogarszanie jakości powietrza będzie proporcjonalne do intensywności pracy urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi i wykorzystywanego sprzętu i ustąpi po zakończeniu etapu budowy.

Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się znaczącego oddziaływania realizacji ustaleń planu na powietrze.

6.2.5. Hałas.

Ochrona przed hałasem zgodnie z art. 112 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska polega na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, w szczególności poprzez utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie oraz zmniejszenie poziomu hałasu, co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) nie określa się norm emisji hałasu, a standardy jakości środowiska, które muszą być osiągnięte w określonym czasie przez środowisko jako całość lub przez jego poszczególne elementy przyrodnicze (art. 3 pkt 34 ustawy Prawo ochrony środowiska). Standardy te odnoszą się do poszczególnych kategorii terenów wskazanych na podstawie przepisów prawa miejscowego lub jeżeli takowe nie obowiązują, do faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania. Ochronie przed hałasem podlegają przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej, mieszkaniowo-usługowej, tereny związane ze stałym pobytem dzieci i młodzieży, tereny szpitali, domów opieki, a także tereny o charakterze wypoczynkowo-rekreacyjnym. Dla terenów przemysłowych, usługowych, a także leśnych oraz terenów upraw rolnych nie ma określonych dopuszczalnych poziomów hałasu.

W granicach obszaru Planu nie znajdują się ww. obszary chronione akustycznie.

Jednostki pływające muszą spełniać wymagania zawarte w aktach prawa, normach i konwencjach. Zgodnie z art. 8.10 Dyrektywy 2006/87/EC, ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, hałas wytwarzany przez statek w ruchu nie może przekraczać 75 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku, natomiast poza operacjami przeładunkowymi hałas wytwarzany przez statek stojący w miejscu nie może przekraczać 65 dB(A) w odległości 25 m w bok od burty statku.

Ponadto armatorzy statków zobowiązani są do przestrzegania w odniesieniu do swoich jednostek wielu innych wymagań ujętych m. in. w:

- Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS),
- Międzynarodowej konwencji o zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (MARPOL),
- PN-EN 22922:1999 Akustyka Pomiary hałasu emitowanego przez statki na śródlądowych drogach wodnych i w portach,
- PN-EN ISO 2922:2005 Akustyka. Pomiar dźwięku rozprzestrzeniającego się w powietrzu, emitowanego przez statki na wodach śródlądowych i w portach,

ISO 2923:1996 Acoustics – Measurement of noise on board vessels.

Na wyznaczonym akwenie 3T – Transport oraz terenach na których utrzymano lub dopuszczono realizację torów podejściowych, hałas związany będzie głównie z użytkowaniem torów wodnych przez jednostki pływające oraz z pracami związanymi z utrzymaniem torów wodnych i związaną z tym pracą pogłębiarek i szaland wykorzystywanych do wydobycia i transportu urobku z pogłębiania torów wodnych.

Na terenach S – Sport, turystyka i rekreacja i Ip Funkcjonowanie portu hałas dotyczyć będzie etapu inwestycyjnego związanego z budową pomostów, nabrzeży itp. infrastruktury związanej z obsługą ww. funkcji oraz etapu eksploatacyjnego, który związany będzie z użytkowaniem zrealizowanych funkcji. Hałas z etapu budowy będzie czasowy, krótkotrwały i przemijający. Hałas z etapu eksploatacji będzie zależał od użytkowania obiektów i na obecnym etapie trudno go ocenić.

Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się aby realizacja ustaleń Planu w sposób znaczący wpłynęła na klimat akustyczny obszaru.

6.3. Środowisko biotyczne.

6.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.

Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych związane będzie z pogłębianiem torów wodnych oraz torów podejściowych do nabrzeży, dotyczyć będzie więc akwenu o funkcji podstawowej 3T oraz pozostałych akwenów, w których dopuszczone zostały tory wodne nabrzeży i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich. Może dotyczyć również realizacji funkcji S – turystyka, sport i rekreacja i Ip, w przypadku konieczności ingerencji w dno.

Oddziaływanie to dotyczy etapu inwestycyjnego i szczegółowo powinno być analizowane dla konkretnego przedsięwzięcia na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pogłębianie toru wodnego, poprzez prowadzenie prac czerpalnych, spowoduje fizyczne usunięcie warstwy osadów dennych, jako miejsca bytowania bentosu (działanie bezpośrednie, średnioterminowe). Tak więc, w miejscu wydobywania urobku, bentos okresowo przestanie istnieć. Wpływ ten będzie odczuwalny na obszarze toru i w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Nadmiar zawiesiny, podobnie jak w przypadku zooplanktonu, może powodować zapychanie się aparatów filtracyjnych zwierząt odfiltrujących pokarm z wody. Większość bentosowych filtratorów reaguje na gwałtowne zmiany zachodzące w środowisku zamykaniem muszli, chowaniem się do domków, itp. Mogą one w ten sposób bezpieczne przetrwać krótkotrwałe zmętnienie wywołane pogłębianiem, dotyczy to np. małży, skorupiaków z rodzaju *Balanus*. Na skutek naruszenia osadów dennych mogą pojawić się lokalne zmiany chemizmu wód, dotyczące przede wszystkim spadku ilości tlenu, obniżenia potencjału redox, uwolnienia się substancji toksycznych zdeponowanych w osadach, jak metale ciężkie czy substancje ropopochodne (działanie bezpośrednie, krótkoterminowe). Może dojść do zasypiania bentosu sedymentującą zawiesiną i przez to jego obumarcia w bezpośrednim sąsiedztwie prac pogłębiarskich (działanie bezpośrednie, średnioterminowe). Czynniki te mogą doprowadzić do wyeliminowania niektórych, szczególnie wrażliwych taksonów z bentosu. Taksony dominujące w obszarze planowanej inwestycji są raczej odporne na te czynniki (Tubificidae i larwy Chironomidae), więc nie powinny znacznie ucierpieć pod tym względem.

Opisane zaburzenia mają charakter przejściowy i ustąpią po zakończeniu prac, co pozwoli na zachowanie przynajmniej części zoocenozy bentosowej, znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót.

Działanie to wiąże się z fizycznym zasypianiem osadów dennych, wraz z organizmami w nich bytującymi. Opisane zaburzenia mają charakter przejściowy i ustąpią po zakończeniu prac, co pozwoli na zachowanie przynajmniej części zoocenozy bentosowej, znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych robót.

Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się znaczącego oddziaływania ustaleń Planu na w związku z usuwaniem osadów dennych.

6.3.2. Zmiana przezroczystości wody.

Oddziaływanie związane ze zmianą przezroczystości wody związane będzie z pogłębianiem toru wodnego oraz torów podejściowych, dotyczyć będzie więc akwenu o funkcji podstawowej 3T oraz pozostałych, w których dopuszczone zostały tory wodne do nabrzeży i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich.

Zmiana przezroczystości może być również związana z etapem inwestycyjnym realizacji ustaleń S – turystyka, sport i rekreacja i Ip – funkcjonowanie portu.

Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe, ustępujące stosunkowo szybko po zaprzestaniu prac, w związku ze stałym przepływem wody.

Przezroczystość wody jest czynnikiem kluczowym dla występowania fitoplanktonu, który jest uzależniony od dopływu światła słonecznego niezbędnego w fotosyntezie. Organizmy fitoplanktonowe to organizmy o krótkim cyklu życiowym, które stosunkowo szybko reagują na zmianę warunków siedliskowych. Z tego względu nawet kilkudniowe spadki przezroczystości wody mogą skutkować zmianami liczebności fitoplanktonu. Z drugiej strony zespół fitoplanktonu jest w stanie odbudować się stosunkowo szybko po ustaniu zaburzenia. Dotychczasowe użytkowanie torów wodnych nie wpływało negatywnie na stan fitoplanktonu (Bieniek i inni 2014). W związku z realizacją ustaleń Planu nie przewiduje się negatywnego wpływu spadku przezroczystości wody na fitoplankton z uwagi na krótkotrwały charakter tego oddziaływania i ograniczony przestrzennie zasięg.

Zmętnienie wody może negatywnie oddziaływać także na zooplankton. Nadmiar zawiesiny może prowadzić do zapychania aparatów filtracyjnych gatunków odfiltrujących pokarm z wody.

W odróżnieniu od zooplanktonu, filtratory bentosowe nie są tak wrażliwe na wzrost ilości zawiesiny w wodzie, ponieważ większość z nich potrafi zaprzestać filtracji. Filtratory bentosowe w odpowiedzi na negatywne czynniki środowiskowe reagują zamykaniem muszli, chowaniem się do domków, itp. Dzięki temu mogą bezpieczne przetrwać krótkotrwałe zmętnienie, dotyczy to np. małży i pąkli (Bieniek i inni 2014). Ponieważ nadmiar zawiesiny pojawiającej się w bezpośrednim otoczeniu toru będzie zaburzeniem krótkotrwałym i ograniczonym przestrzennie nie przewiduje się negatywnego oddziaływania tego czynnika na organizmy bentosowe.

Zmętnienie wody i zmniejszenie widoczności ofiar ograniczy także okresowo dostępność pokarmu ptactwa wodnego. Nie przewiduje się by miało to znaczący negatywny wpływ z uwagi na krótkotrwały okres i niewielką powierzchnię oddziaływania (Guentzel i inni 2015).

Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się znaczącego oddziaływania ustaleń Planu na w związku ze zmętnieniem wody.

6.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.

6.3.1.1. PTAKI

Realizacja ustaleń Planu wiązać się będzie z oddziaływaniem na ptaki. Oddziaływanie to będzie różne w zależności od funkcji realizowanych poszczególnych akwenów. Należy jednak podkreślić, że ustalenia Planu dotyczą obszaru istniejącego portu, który w znacznej części jest obszarem zantropogenizowanym, zmienionym przez człowieka.

Tereny portowe są więc miejscem występowania gatunków związanych z terenami przybrzeżnymi jak mewy czy rybitwy. Podczas wykonywanej inwentaryzacji¹¹ w granicach Planu nie zostały stwierdzone gatunki chronione.

Nie przewiduje się aby ustalenia planu w sposób znaczący oddziaływały na ptaki w akwenach już zmienionych i wykorzystywanych jako obszary portowe (istniejące, utwardzone nabrzeża).

Ustalenia planu mogą wpłynąć na zmianę użytkowania terenu w przypadku realizacji ustaleń dla fragmentu wschodniego terenu 4Ip, który jest najbardziej niezmiennym obszarem.

W jego sąsiedztwie podczas wykonywania inwentaryzacji w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” stwierdzone zostały dwa gatunki chronione: krzyżówka *Anas platyrhynchos* i łabędź niemy *Cygnus olor*.

Oddziaływanie na ptaki może być związane z realizacją ustaleń Planu w związku z budową infrastruktury portowej, takiej jak: nabrzeża i baseny portowe, kotwiczowiska, redy, falochrony, mola, pomosty, pirsy, slipy, miejsca budowy, remontu i demontażu jednostek pływających, sytuowanie obiektów nawigacyjnych lub innych obiektów związanych z funkcjonowaniem portu.

Z racji tego, że na etapie opracowywania projektu Planu brak jest dokładnych informacji na temat planów inwestycyjnych i dokładnych miejsc ich realizacji, szczegółową ocenę należy wykonać w ramach oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięć lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000. Takie indywidualne podejście do realizacji ustaleń planu w znaczący sposób ograniczy zniszczenie miejsc ważnych dla poszczególnych gatunków ptaków.

6.3.1.2. RYBY

Określone w projekcie Planu podstawowe i dopuszczalne funkcje użytkowania poszczególnych akwenów do celów transportowych, turystyki wodnej, funkcjonowania portu, mogą oddziaływać na ryby i ich siedliska. Wynika to z głównie z ingerencji w dno (m.in. pogłębianie toru wodnego), brzegów (m.in. utwardzenie nabrzeży), prac ziemnych wykonywane na granicy lądu i wody (m.in. infrastruktury portowej czy turystycznej). Ponadto korzystanie z poszczególnych akwenów może bezpośrednio wpływać na stan zasobów ryb (m.in. rybołówstwo), jak również wywoływać hałas i drgania, przez co ryby będą unikały tych obszarów. W szczególności jest to ważne w odniesieniu do gatunków ryb wędrownych (głównie łosoś, troć wędrowna, węgorz oraz minogi: morski i rzeczny), dla których okresowo wody stanowiące obszar portu w Dziwnowie stanowią drogi migracji na tarliska i żerowiska. Rzy pracach inwestycyjnych należy pamiętać, iż dla tych ryb utworzono na obszarze rzeki Dziwny i północnej części Zatoki Wrzosowskiej okresowy obręb ochronny, w którym zakazany jest połowów ryb w okresie od 1 listopada do końca lutego (Zarządzenie Nr 1 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 30 października 2018).

Znaczący wpływ na ryby mogą mieć prace wykonywane w akwencie oznaczonym jako 3T, dotyczące pogłębiania toru wodnego. Inwestycje związane z ingerencją w dno spowodują wzrost zmętnienia i mogą potencjalnie prowadzić do uszkodzeń fizjologicznych ryb i organizmów bentosowych, stanowiących potencjalny pokarm ryb. Gatunki ryb przydennych są mniej wrażliwe na te działania, ponieważ są przyzwyczajone do mętnej wody, co wiąże się z

¹¹ Inwentaryzacja w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026”

ich życiem w pobliżu dna. Jednakże są również gatunki dla których wzrok jest bardzo ważnym organem w lokalizacji pokarmu i dróg wędrówek (m.in. łosoś, troć), na które największy wpływ na zmętnienie wody. Szczupak lokalizuje swoją ofiarę za pośrednictwem wzroku i wzrost mętności wody spowoduje czasowe wycofanie się tego gatunku z rejonu na którym wzrosło zmętnienie wody. W szczególności jest to ważne z uwagi na fakt, iż część dna w rejonie toru wodnego oprócz piasku (o różnym uziarnieniu) pokryta jest głównie osadami organicznymi (mułem). Stąd zachodzi prawdopodobieństwo, że wzburzenie osadów lub ich zawiesina w słupie wody będą się utrzymywać przez dłuższy czas. W przypadku ryb przyjmuje się, że koncentracja zawiesiny ogólnej poniżej 25 mg/l nie ma niekorzystnego wpływu, ale już wzrost powyżej 80 mg/l wpływa negatywnie na ryby. Planując, inwestycje należy wziąć pod uwagę fakt, iż substancje ilaste osadzając się na powierzchni ikry ograniczają wymianę tlenową, a w konsekwencji powodują obumieranie ikry. Znaczne zmętnienie wody oraz duża ilość zawiesiny wpływa również niekorzystnie na stadia larwalne i juwenalne ryb. Małe ryby mają zdecydowanie mniejsze zdolności odpłynięcia ze strefy wody z dużą ilością iłu, dlatego zmuszone są do długotrwałego przebywania w bardzo mętnej wodzie. Osadzanie się substancji ilastych na skrzelach ryb zmniejsza powierzchnię oddechową, a w ostateczności może prowadzić do śmierci ryb w wyniku niedotlenienia organizmu. W związku z tym zwiększone zmętnienie wody wynikające z prac budowlanych będzie mieć wpływ na sukces reprodukcyjny niektórych gatunków i będzie oddziaływać na proces rozmnażania w następujący sposób:

- Ponownie osiadający osad może zasypać ikrę i larwy, a także ich pożywienie
- Wysokie stężenia zawieszonego osadu mogą spowodować przemieszczenie się dorosłych osobników z ich naturalnych tarlisk. 6.3.4. Oddziaływania na gatunki i siedliska przyrodnicze podlegające ochronie prawnej.

Siedliska przyrodnicze

W granicach obszaru Planu, zgodnie z wynikami prac inwentaryzacyjnych prowadzonych na potrzeby w sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028” zidentyfikowano siedlisko przyrodnicze będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty: 1130 Estuaria.

Obszar Planu znajduje się na terenie ww. siedliska przyrodniczego. Stan siedliska został oceniony jako niewłaściwy oceniono jako niewłaściwy.

Zgodnie z poradnikiem siedlisk i gatunków Natura 2000 (Ujścia rzek (estuaria), głównymi zagrożeniami są: eutrofizacja, zanieczyszczenia toksyczne, działania hydrotechniczne (zapory, kaskady, regulacja koryta, umacnianie brzegów), nieracjonalne rybołówstwo i kłusownictwo, inwazje gatunków obcych, nadmierny ruch turystyczny, rozlewy olejowe.

Wpływ na siedliska dotyczyć może w zasadzie każdej dotychczasowej działalności prowadzonej w granicach obszaru Planu i wyznaczonej funkcji w projekcie Planu.

Wpływ na siedliska wynikać będzie z prac związanych z utrzymaniem toru wodnego, które prowadzone będą w granicach wyznaczonego terenu 3T oraz w innych obszarach, w którym dopuszczono podejścia do portów czy marin. Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji ustaleń Planu na zidentyfikowane siedlisko. Pogłębianie toru wodnego zmieni morfologię dna, jednak będzie to zmiana neutralna dla stanu wskazanego siedliska. W trakcie pogłębiania toru może dojść do okresowej zmiany chemizmu wód (wzrost eutrofizacji). Będzie to oddziaływaniem negatywnym, jednak skala przewidywanych oddziaływań jest zbyt mała by zaburzyć funkcjonowanie siedliska (Bieniek i inni 2014).

Z racji przeznaczenia obszarów w planie pod funkcję S – Turystyka, sport i rekreacja oraz Ip – Funkcjonowanie portu, i w związku z realizacją ustaleń Planu w zakresie budowy nowych

obiektów służących obsłudze ww. funkcji, może również dojść do uszczuplenia ww. siedliska. Na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko brak jest wystarczających informacji na temat konkretnych zamierzeń i w związku z tym nie jest możliwa dokładna ocena tego wpływu. Dlatego też wskazane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.

Obszar Planu poprzez wyznaczony akwen 4Ip graniczy z siedliskiem przyrodniczym 9190 Pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy *Betulo Quercet*. W związku z tym wskazane jest aby przed podjęciem realizacji nowych inwestycji mogących ingerować w to siedlisko przeprowadzona została ocena oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia lub ocena oddziaływania na obszar Natura 2000.

Ochrona gatunkowa

Zgodnie z informacjami z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 października 2018 r., znak: WONS-NS.402.315.2018.MM stwierdzono, że w promieniu do 500 m od granic Planu nie zostały ustanowione strefy ochrony ostoi i stanowisk roślin i grzybów.

Zgodnie z informacjami z ww. informacjami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie stwierdzono, że w granicach obszaru Planu nie występują strefy ochrony zwierząt. Nie znajdują się one także w bezpośrednim sąsiedztwie wyznaczonych akwenów.

6.3.5. Wpływ na różnorodność biologiczną

Zgodnie z Konwencją o różnorodności biologicznej zawartej w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r. (Dz. U. 2002 nr 184 poz. 1532), „Różnorodność biologiczna” — oznacza zróżnicowanie wszystkich żywych organizmów pochodzących, *inter alia*, z ekosystemów lądowych, morskich i innych wodnych ekosystemów oraz zespołów ekologicznych, których są one częścią. Dotyczy to różnorodności w obrębie gatunku, pomiędzy gatunkami oraz ekosystemami.

Celami ww. konwencji, realizowanymi zgodnie z jej odpowiednimi postanowieniami, jest ochrona różnorodności biologicznej, zrównoważone użytkowanie jej elementów oraz uczciwy i sprawiedliwy podział korzyści wynikających z wykorzystywania zasobów genetycznych, w tym przez odpowiedni dostęp do zasobów genetycznych i odpowiedni transfer właściwych technologii, z uwzględnieniem wszystkich praw do tych zasobów i technologii, a także odpowiednie finansowanie.

Jednym z uzgodnień ww. konwencji w zakresie oceny oddziaływania i zmniejszenia negatywnych oddziaływań (artykuł 14) jest wprowadzenie odpowiednich procedur wymagających wykonanie oceny oddziaływania na środowisko proponowanych projektów, które mogą mieć istotne negatywne skutki dla różnorodności biologicznej, w celu uniknięcia lub zmniejszenia takich skutków, oraz tam, gdzie to jest właściwe, pozwala na udział społeczności w tych procedurach.

Ww. definicja różnorodności biologicznej jest spójna z definicją zawartą w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2018 r. poz. 1614), różnorodność biologiczna – zróżnicowanie żywych organizmów występujących w ekosystemach, w obrębie gatunku i między gatunkami, oraz zróżnicowanie ekosystemów.

Dla zachowania bioróżnorodności wskazane jest aby część terenów w granicach portu morskiego w Dziwnowie pozostały w stanie nie zmienionym. Ponadto wskazane jest dla wszystkich nowych przedsięwzięć będących skutkiem realizacji ustaleń projektu Planu

usyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jeżeli przedsięwzięcia nie wymagają uzyskania wspomnianej decyzji, przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Takie wskazania pojawiają się w projekcie Planu.

Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się wpływ ustaleń projektu Planu na bioróżnorodność.

6.3.6. Zdrowie ludzi

Projekt Planu obejmuje swym obszarem tereny portu morskiego w Dziwnowie, który od lat istnieje i funkcjonuje. Ustalenia Planu porządkują stan istniejący i dopuszczają rozwój analizowanego obszaru uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne.

Przewiduje się, że realizacja ustaleń Planu nie będzie wiązała się ze znaczącymi zmianami w zakresie oddziaływania na zdrowie i życie ludzi w odniesieniu do stanu obecnego.

Nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów emisji gazów i pyłów do powietrza oraz ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego czy też pola elektromagnetycznego. Ustalenia Planu nie będą wpływać również w sposób znaczący na warunki gruntowo-wodne.

Ewentualne uciążliwości, które wystąpią będą mieć krótkotrwały charakter i będą związane głównie z utrzymaniem toru wodnych i pracami pogłębiarskimi, które są z tym związane oraz z etapem realizacji ustaleń w związku z rozwojem infrastruktury związanej z obsługą sportu, turystyki i rekreacji oraz funkcjonowaniem portu.

Niezbędne jest również przestrzeganie przez operatorów statków przepisów Prawa portowego, a w szczególności nieprzekraczanie dozwolonej prędkości oraz zachowanie wymaganych odstępów między poruszającymi się jednostkami.

Przyjęcie projektu Planu będzie wiązać się z pośrednim, długotrwałym, pozytywnym wpływem na jakość życia ludzi, ponieważ przyczyni się do rozwoju transportu morskiego i śródlądowego. Realizacja ustaleń Planu podniesie konkurencyjność portu w Dziwnowie, zwiększy atrakcyjność transportowo-inwestycyjną gminy Dziwnów, wpłynie na rozwój branży transportowej oraz rozwój gospodarczy regionu i kraju.

Realizacja ustaleń Planu przyczyni się także do rozwoju w zakresie turystyki i możliwości uprawiania sportów wodnych, co też zwiększy atrakcyjność gminy Dziwnów i będzie mieć pozytywny wpływ na jej rozwój.

6.3.7. Zabytki i dobra materialne

Na obszarze opracowania zlokalizowany jest jeden, częściowo wynurzony, wrak barki znajduje się on jednak na wodzie płytkiej, nie nadającej się do nurkowania.

Na obszarze Planu obowiązują ustalenia:

- *obowiązuje ochrona przestrzenna podwodnego dziedzictwa kulturowego na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz innych przepisach, z uwzględnieniem ustalonych stref bezpieczeństwa wokół podwodnego dziedzictwa kulturowego i zasad obowiązujących w tych strefach.*

- Poza sytuacjami nadzwyczajnymi użytkowanie obszarów morskich nie może prowadzić do uszkodzenia lub zniszczenia podwodnego dziedzictwa kulturowego w szczególności w związku z funkcjonowaniem portu, układaniem elementów liniowych, wznoszeniem sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, uprawianiem turystyki, sportu i rekreacji oraz prowadzeniem badań naukowych.
- W przypadku zlokalizowania lub rozpoznania podwodnego obiektu dziedzictwa kulturowego, do czasu wyznaczenia wokół niego strefy bezpieczeństwa oraz zasad obowiązujących w tej strefie, zakazuje się prowadzenia prac mogących spowodować jego uszkodzenie.

Dodatkowo w akwenu 4Ip, w granicach którego zlokalizowany jest wrak, obowiązuje zakaz kotwicznia w rejonie barki.

Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się znaczących ustaleń projektu Planu na zabytki i dobra materialne.

6.3.8. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW

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

Część wschodnia obszaru Panu w znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Zalew Kamieński i Dziwna. Obszar Natura 2000 Zalew Szczeciński został opisany w rozdziale 3.12..2. Z racji tego, że dla ww. obszaru brak jest planu ochrony, ocenę oddziaływania realizacji ustaleń Planu wykonano analizując zagrożenia wskazane w SDF dla ww. obszaru.

Kod zagrożenia	Opis zagrożenia	W granicach projektu Planu	Zasady określone w projekcie Planu
J02.12	Tamy, wały, sztuczne plaże - ogólnie	Nie dotyczy	-
E01.02	nieciągła miejska zabudowa	Nie dotyczy	-
F02.03	Wędkarstwo	Na podstawie przepisów odrębnych	Na podstawie przepisów odrębnych
J02.01.02	osuszanie terenów morskich, ujściowych, bagiennych	Nie dotyczy	-
G02.08	kempingi i karawaniangi	Nie dotyczy	-
J01	pożary i gaszenie pożarów	Nie dotyczy	-
K03.01	konkurencja	Nie dotyczy	-
J02.11	Odkładanie wybagrowanego materiału	Nie dotyczy	W granicach Planu nie wyznaczono takich miejsc
F03.02.03	Chwytnie, trucie kłusownictwo	Nie dotyczy	-
D02.02	rurociągi	Nie dotyczy	-
E03	Odpady, ścieki	Kolektory na nabrzeżach	Plan wprowadza ustalenia
K03.04	Drapieżnictwo	Nie dotyczy	-
C02	Poszukiwanie i wydobywanie ropy lub gazu	Nie dotyczy	-
D03.01	Obszary portowe	Turystyka, sport i rekreacja	Plan wprowadza zakazy i ograniczenia
G01.03	Pojazdy zmotoryzowane	Turystyka, sport i rekreacja	Plan wskazuje zakazy i ograniczenia
G01.01	Żeglarsstwo	Turystyka, sport i rekreacja	Plan wskazuje zakazy i ograniczenia
J02.01	Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie - ogólnie	Nie dotyczy	-
K02.03	Eutrofizacja (naturalna)	Nie dotyczy	-

E01.03	Zabudowa rozproszona	Nie dotyczy	-
J02.02	Usuwanie osadów, mułu	Usuwanie osadów dennych	Plan wskazuje obszary w których dopuszczona została ta działalność

W związku z trwającymi pracami nad projektem planu ochrony dla obszaru Zalew Kamieński i Dziwna podczas prac nad projektem Planu i prognozy przeanalizowano zapisy projektu planu ochrony i (zagrożenia istniejące i potencjalne), które zdefiniowane zostały w projekcie planu ochrony dla obszaru Zalew Kamieński i Dziwna dla poszczególnych gatunków.

Analizę wpływu na ten obszar przeprowadzono biorąc pod uwagę wyniki badań prowadzonych przy sporządzaniu opracowań dla projektu planu ochrony oraz Inwentaryzacji przyrodniczej dla potrzeb sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028 a także uwzględniając zapisy projektu planu ochrony dla obszaru Zalew Kamieński.

Turystyka, sport i rekreacja

Zagrożenie istniejące	
Kod zagrożenia wraz z opisem zagrożenia	
<i>G01</i> <i>Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze</i> <i>G01.01.01</i> <i>motorowe sporty wodne</i> <i>G01.01.02</i> <i>niemotorowe sporty wodne</i>	
Gatunki ptaków z projektu planu ochrony dla których ww. działalność wskazano jako zagrożenie stwierdzone w akwenach S	<i>W granicach Planu nie zostały stwierdzone wymienione gatunki</i>
<i>G01.03.01</i> <i>regularne kierowanie pojazdami zmotoryzowanymi</i> <i>G01.03.02</i> <i>rajdowe kierowanie pojazdami zmotoryzowanymi</i>	
Gatunki ptaków z projektu planu ochrony dla których ww. działalność wskazano jako zagrożenie stwierdzone w akwenach S	<i>W granicach Planu nie zostały stwierdzone wymienione gatunki</i>

Dla obszarów wskazywanych w projekcie ochrony za szczególnie istotne, w projekcie Planu wprowadzono podakweny i wprowadzono ustalenia:

- po ustanowieniu w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw środowiska obowiązywać będą zapisy planu ochrony obszaru ochrony ptaków Natura 2000 „Zalew Kamieński i Dziwna” (PLB320011), zawierające działania ochronne związane z ochroną kluczowych miejsc odpoczynku ptaków wodno-błotnych objętych ochroną w ramach obszaru Natura 2000 „Zalew Kamieński i Dziwna” (PLB320011).

Rybołówstwo

Zagrożenie istniejące	
Kod zagrożenia wraz z opisem zagrożenia	
F02 Rybołówstwo i zbieranie zasobów wodnych F02.01.02 połowy siecią	
Gatunki ptaków z projektu planu ochrony dla których ww. działalność wskazano jako zagrożenie, stwierdzone w akwenach R	W granicach Planu nie zostały stwierdzone wymienione gatunki

Dla obszarów wskazywanych w projekcie ochrony za szczególnie istotne, w projekcie Planu wprowadzono podakweny i wprowadzono ustalenia:

- po ustanowieniu w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw środowiska obowiązywać będą zapisy planu ochrony obszaru ochrony ptaków Natura 2000 „Zalew Kamieński i Dziwna” (PLB320011), zawierające działania ochronne związane z ochroną kluczowych miejsc odpoczynku ptaków wodno-błotnych objętych ochroną w ramach obszaru Natura 2000 „Zalew Kamieński i Dziwna” (PLB320011).

Mając na uwadze powyższe nie przewiduje się oddziaływań ustaleń Planu na przedmioty ochrony Natura 2000. Nie mniej wskazane jest, co zgodne jest również ze wskazaniem z projektu planu ochrony, aby dla każdego przedsięwzięcia, dla którego zachodzi ryzyko negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko lub na obszar Natura 2000.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Zatoka Pomorska PLB990003

Obszar ten znajduje się na północ od obszaru Planu, jego fragment graniczy z obszarem Planu w miejscu ujścia Dziwny do Bałtyku. Jest to akwen o dużym zróżnicowaniu dna morskiego (od piaszczystych ławic, po rozległe żwirowiska i głazowiska. Centralną część Zat. Pomorskiej zajmuje duże wypływanie zwane Ławicą Odrzańską. Realizacja ustaleń Planu dotyczy obszaru akwenu Zalewu Kamieńskiego i z tego powodu oraz odległości nie będzie wpływać na przedmioty i ich stan ochrony ww. obszaru.

SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK

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

Obszaru Planu znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński”. Obszar ten obejmuje dolny odcinek Odry, Zalew Szczeciński, Wyspę Chrząszczewską i Zalew Kamieński.

Zalew Kamieński i Dziwna to najbardziej naturalne elementy tego obszaru. Obszar ten został opisany w rozdziale 13.2.2 Z racji tego, że dla ww. obszaru brak jest planu ochrony, ocenę oddziaływania realizacji ustaleń Planu wykonano analizując zagrożenia wskazane w SDF dla ww. obszaru.

Kod zagrożenia	Opis zagrożenia	W granicach projektu Planu	Ustalenia projektu Planu
D03.02	Szlaki żeglugowe	Turystyka, sport i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
F03.02.03	chwywanie, trucie, kłusownictwo	nie dotyczy	-
G01	Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze	Turystyka, sport i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
G01.01	żeglarstwo	Turystyka, sport i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
J02.11	Zmiany zailenia, składowanie śmieci, odkładanie wybagrowanego materiału	Nie dotyczy	W granicach Planu nie wyznacza się miejsc odkładania urobku
H04	Zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenia przenoszone drogą powietrzną	nie dotyczy	-
E02.02	składowisko przemysłowe	Nie dotyczy	-
K01.02	Zamulenie	Nie dotyczy	-
E03.01	pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych / obiektów rekreacyjnych	Nie dotyczy	-
oddziaływania pozytywne			
G01.01	żeglarstwo	Turystyka, sport i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia

W projekcie planu ochrony dla ww. obszaru wskazane zostały następujące zagrożenia, które dotyczyć mogą realizacji ustaleń Planu:

D03 szlaki żeglugowe, porty, konstrukcje morskie	Nadmierny ruch turystyczny powodujący zwiększenie użytkowania siedliska przez jednostki pływające (wzrost zanieczyszczenia powietrza i wody, wzrost hałasu).	Estuaria Laguny przybrzeżne
F02 Rybołówstwo i zbieranie zasobów wodnych	Nadmierna eksploatacja ryb w okresie tarłowym powoduje wzrost liczby przypadkowych odłowów tarlaków co kreuje obniżenie prawdopodobieństwa odtworzenia się silnej populacji. Nadmierna eksploatacja powoduje brak możliwości odtworzenia się silnej populacji	aloza <i>Alosa alosa</i> Ciosa <i>Pelectus cultratus</i> Boleń <i>Aspius aspius</i>

F02.01.02 połowy siecią F03.02.05 przypadkowe schwytywanie	Połowy siecią Przypadkowe schwytywanie	Foka szara Halichoerus grypus
G01 Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze	Turystyka motorowodna jest związana z ryzykiem zanieczyszczeń ropopochodnymi oraz emisją hałasu. Zwłaszcza ten ostatni czynnik może stanowić poważne zagrożenie barierowe dla wrażliwych na bodźce słuchowe gatunków ryb z rodzaju Alosa	aloza Alosa alosa
G01.01.01 motorowe sporty wodne	Motorowe sporty wodne	aloza Alosa alosa Foka szara Halichoerus grypus
J02.02 Usuwanie osadów (mułu...)	Bagrowanie i usuwanie osadów limnicznych w okresie wędrówek tarłowych może zakłócić rozród.	minóg rzeczny Lampetra fluviatilis, aloza Alosa alosa Różanka Rhodeus sericeus Piskorz Misgurnus fossilis

Dla obszarów wskazywanych w projekcie ochrony za szczególnie istotne, w projekcie Planu wprowadzono podakweny i wprowadzono ustalenia:

- po ustanowieniu w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw środowiska obowiązywać będą zapisy planu ochrony obszaru ochrony ptaków Natura 2000 „Zalew Kamieński i Dziwna” (PLB320011), zawierające działania ochronne związane z ochroną kluczowych miejsc odpoczynku ptaków wodno-błotnych objętych ochroną w ramach obszaru Natura 2000 „Zalew Kamieński i Dziwna” (PLB320011).

Wskazane jest, co zgodne jest również ze wskazaniami z projektu planu ochrony aby dla każdego przedsięwzięcia, dla którego zachodzi ryzyko negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko lub ocena oddziaływania na obszar Natura 2000.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002

Obszar ten znajduje się na północ od obszaru Planu, jego fragment graniczy z obszarem Planu w miejscu ujścia Dziwny do Bałtyku. Jest to akwen o dużym zróżnicowaniu dna morskiego, od piaszczystych ławic, po rozległe żwirowiska i głazowiska.

Realizacja ustaleń Planu dotyczy obszaru portu morskiego w Dziwnowie i z tego powodu oraz odległości nie będzie wpływać na przedmioty i ich stan ochrony ww. obszaru.

UŻYTKI EKOLOGICZNE

W granicach obszaru Planu nie ma użytków ekologicznych. W sąsiedztwie obszaru Planu znajdują się:

Użytek ekologiczny „Martwa Dziwna”

Użytek ten graniczy z obszarem opracowania, znajduje się po stronie zachodniej granicy Planu.

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

W sąsiedztwie użytku ekologicznego w Planie wyznaczony został akwen o funkcji podstawowej 5Ip – funkcjonowanie portu. Ustalenia Planu dla tego akwenu nie wprowadzają żadnych ograniczeń związanych z ochroną środowiska i przyrody, jednak Ochrona środowiska i przyrody stanowi funkcję dopuszczalną w tym akwenie i oznacza zapewnienie przestrzeni niezbędnej do ochrony środowiska i utrzymania walorów przyrodniczych morskich wód wewnętrznych, uwzględniające konieczność ochrony różnorodności biologicznej i siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, zachowania właściwego funkcjonowania ekosystemu, utrzymania dobrego stanu wód morskich lub jego poprawę, zapewnienia człowiekowi możliwości zrównoważonego korzystania z walorów przyrodniczych i krajobrazowych środowiska oraz prowadzenia badań naukowych, których wyniki służyć będą ochronie środowiska i przyrody.

Ponadto, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody dla obszaru użytku ekologicznego mogą być wprowadzane zakazy, które dotyczą: niszczenia, uszkodzania lub przekształcania obiektu lub obszaru, wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztemowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych, uszkodzania i zanieczyszczania gleby, dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej, likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych, wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych, zmiany sposobu użytkowania ziemi, wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu, umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką, zbioru, niszczenia, uszkodzania roślin i grzybów na obszarach użytków ekologicznych, utworzonych w celu ochrony stanowisk, siedlisk lub ostoi roślin i grzybów chronionych, umieszczania tablic reklamowych.

Ww. zakazy nie dotyczą: prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody, realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody, zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa, likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.

6.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody

Zgodnie z waloryzacją przyrodniczą Województwa Zachodniopomorskiego (Biuro Konserwacji Przyrody. Luty 2010 r.), na obszarze Planu i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się proponowane formy ochrony przyrody.

W dalszym sąsiedztwie do objęcia ochroną zaproponowano:

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dziwnowskie Piaski”

Obszar ten znajduje się w sąsiedztwie północnej-wschodniej granicy wyznaczonego w Planie akwenu DZ1Ip o funkcji podstawowej Funkcjonowanie portu.

Celem ochrony jest ochrona fragmentów plaży nadmorskiej, które są miejscem występowania specyficznych roślin słonolubnych. Stan zachowania oceniony został jako dobry, jest to rozległy pas wydmy podlegający wpływowi morza - abrazja i akumulacja, roślinność zniekształcona nasadzeniami gatunków obcych.

Zagrożeniem jest neofityzacja, zaśmiecanie, naturalna abrazja, ruch pojazdów (quady). Zalecenia konserwatorskie: ograniczyć udział gatunków obcego pochodzenia, ochrona przed niszczeniem, przeprowadzenie ścieżki edukacyjnej.

Plan nie wprowadza ustaleń związanych z ochroną ww. obszaru, wskazane jest aby w miarę możliwości w sąsiedztwie proponowanego ZPK nie wprowadzana działalność, która mogłaby oddziaływać jego na cele ochrony.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Mikołajkowa Wydma”

Obszar ten znajduje się w sąsiedztwie północnej-wschodniej granicy wyznaczonego w Planie akwenu DZ1Ip o funkcji podstawowej Funkcjonowanie portu.

Celem ochrony jest zachowanie i odtworzenie jednego z najbogatszych w Polsce stanowisk mikołajka nadmorskiego.

Stan zachowania oceniony został jako dobry, jest to rozległy pas wydmy podlegający wpływowi morza - abrazja i akumulacja, roślinność zniekształcona nasadzeniami gatunków obcych.

Zagrożeniem jest neofityzacja, zaśmiecanie, naturalna abrazja, ruch pojazdów (quady). Zalecenia konserwatorskie to przebudowa istniejącej roślinności na wydmach w kierunku poprawy warunków świetlnych, ochrona przed niszczeniem, przeprowadzenie ścieżki edukacyjnej.

Obszar proponowanego użytku znajduje się na zachód od granic Planu. Nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na proponowany ZPK.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dziwnowski Słonawy”

Celem ochrony jest zachowanie półnaturalnego środowiska przyrodniczego, jakim są łąki o charakterze solniskowym. Stan zachowania oceniono jako dobry, jest to mozaika szuwarów na ubogich siedliskach na terasie jeziora, w przeszłości ekstensywnie użytkowanych z płatami roślinności słonolubnej.

Zagrożeniem są melioracje, zasypywanie gruzem, wycinka drzew, uprawa plantacyjna trzciny. Wskazania konserwatorskie to zachować stosunki hydrologiczne i nieleśny charakter roślinności.

Obszar proponowanego użytku znajduje około 250 m na południe od granic Planu. Nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na proponowany ZPK.

7. Analiza ustaleń planu wraz z oceną ich znaczącego oddziaływania.

7.1. Funkcjonowanie portu (Ip)

Funkcja funkcjonowanie portu – oznacza utrzymanie i budowę infrastruktury portowej, takiej jak: nabrzeża i baseny portowe, kotwiczowiska, redy, falochrony, mola, pomosty, pirsy, slipy, miejsca budowy, remontu i demontażu jednostek pływających, sytuowanie obiektów nawigacyjnych lub innych obiektów związanych z funkcjonowaniem portu.

Jako funkcja podstawowa została wyznaczona w trzech akwenach (DZI1Ip, DZI4Ip, DZI5Ip). Funkcja funkcjonowanie portu wskazana została jako funkcja dopuszczalna w 4 akwenach.

Tabela 7. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Funkcjonowanie portu (Ip)

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – FUNKCJONOWANIE PORTU (Ip)				
1Ip	- zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń: a) naruszających elementy liniowe infrastruktury technicznej, b) utrudniających dostęp do Basenu Zimowego, c) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi lub utrudniający utrzymanie właściwych parametrów toru wodnego w porcie Dziwnów, d) w miejscach niespełniających wymogów utrzymania stateczności budowli hydrotechnicznych;	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
1Ip,	w wyznaczonym podakwenie DZI.1.Ip.2, DZI.5.Ip.2, DZI.3.T.2 ustala się ograniczenie w realizacji funkcji do sposobów nie naruszających konstrukcji mostu;	Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Wskazanie i uporządkowanie inwestycji związanych z funkcją podstawową , a co za tym idzie ochrona obszarów nie predystynowanych do tego typu formy zagospodarowania przed działaniami zagrażającymi zrównoważonemu rozwojowi
4Ip	zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń:	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	Oddziaływanie długotrwałe.
		Powietrze	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
	a) naruszających elementy liniowe infrastruktury technicznej,			na etapie realizacji inwestycji
	b) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi, – w miejscach niespełniających wymogów utrzymania stateczności budowli hydrotechnicznych;	Człowiek	Niekorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko na etapie realizacji inwestycji
1lp	– ograniczenie realizacji funkcji do sposobów nie zakłócających wojskowej obserwacji technicznej i wzrokowej oraz łączności radiowej	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	
		Powietrze	Średniokorzystne	
		Człowiek	Niekorzystne	
		Brzeg morski	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe, regulacja linii brzegowej , a tam gdzie to konieczne ochrona istniejącej linii brzegowej
1lp	– zakaz kotwiczenia w rejonie lokalizacji wraku barki;	Człowiek,	Średniokorzystne,	
		Woda, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe
5lp,	– w wyznaczonym podakwenie DZI.5.lp.1 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od	Woda, Człowiek, Ptaki, Ryby,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
	strony wody oraz utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, b) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków;	Bentos, Powietrze		korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
5lp	– zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń: a) naruszających elementy liniowe infrastruktury technicznej, B) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi, C) w miejscach niespełniających wymogów utrzymania stateczności budowli hydrotechnicznych;	Ryby, Człowiek Ptaki,	Średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną

7.2. Transport (T)

Funkcja transport oznacza utrzymanie bezpiecznego dostępu do portu oraz utrzymanie toru wodnego w celu umożliwienia przemieszczania się jednostek wykonujących transport.

Jako funkcja podstawowa wyznaczona została w jednym akwencie (DZI3T). Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 6 akwenach, w zależności od podstawowej funkcji akwenu wskazane zostały ograniczenia.

Tabela 8. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Transport (T)

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – TRANSPORT (T)				
3T	– w wyznaczonym podakwenie DZI.3.T.1 obowiązuje: A) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, B) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków; zakaz układania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi;	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji;
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i ekspozowanie terenów niezainwestowanych
		Zabytki	Korzystne	Ograniczenia wskazane w tym pkt. ograniczają działalność inwestycyjną
3T	zakaz nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi;	Bentos Woda Ryby Człowiek Ptaki	Średniokorzystne	Brak możliwości penetracji środowiska w celach poznawczych
3T		Bentos	Średniokorzystne	

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
	– w wyznaczonym podakwenie DZI.3.T.2 ustala się ograniczenie w realizacji funkcji do sposobów nie naruszających konstrukcji mostu;	Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Ograniczenie działań korzystnie wpływa na utrzymanie stanu środowiska na stałym poziomie

7.3. Sport, turystyka i rekreacja (S)

Funkcja turystyka sport i rekreacja oznacza udostępnienie akwenów dla uprawiania turystyki wodnej, sportów wodnych i rekreacji, w szczególności na potrzeby żeglarstwa, w tym imprez sportowych oraz żeglugi sezonowej turystycznej, jak również budowę i utrzymanie infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, jak mola, pomosty przystanie jachtowe i pirsy.

Jako funkcja podstawowa Sport, turystyka i rekreacja (S) została wyznaczona w dwóch akwenach (DZI2S i DZI6S).

Funkcja Sport, turystyka i rekreacja dopuszczona została w 5akwenach.

Tabela 39. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sport turystyka i rekreacja (S)

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – SPORT TURYSTYKA I REKREACJA (S)				
2S	– zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń: A) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi, B) w miejscach niespełniających wymogów utrzymania stateczności budowli hydrotechnicznych;	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz, Ryby,	Korzystne/średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
6S	– nakaz utrzymania widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych na potrzeby bezpieczeństwa nawigacyjnego	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz, Ryby,	Korzystne/średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
6S	zakaz lokalizacji obiektów i światel mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków	Ptaki Krajobraz	korzystne	
6S	- zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń: a) utrudniających dostęp do portu Basenu Jachtowego, b) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi lub utrudniający utrzymanie właściwych parametrów podejściowego toru wodnego w porcie Dziwnów, c) w miejscach niespełniających wymogów utrzymania stateczności budowli hydrotechnicznych właściwego stanu systemu ochrony brzegu	Człowiek, Woda, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze, Krajobraz	korzystne	

7.4. Obronność i bezpieczeństwo państwa (B)

Funkcja obronność i bezpieczeństwo państwa oznacza realizację zadań mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa narodowego, w szczególności ochrony i obrony wartości i interesów narodowych przed istniejącymi lub potencjalnymi zagrożeniami zewnętrznymi oraz ochronę obiektów, terytoriów i tras przepływu Marynarki Wojennej. W granicach Planu został wyznaczony jeden akwen o funkcji podstawowej Obronność i bezpieczeństwo państwa DZI 7B.

Tabela 42. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Obronność i bezpieczeństwo państwa (B)

Akwen	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PAŃSTWA (B)				
7B	– zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń: A) mogących zakłócić obserwację techniczną i wzrokową oraz łączność radiową na terenie kompleksu, B) w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi;;	Bentos	Średniokorzystne	Krótkotrwałe, Przemijające
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne/średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
7B	– ograniczenie prowadzenia badań naukowych do sposobów niezakłócających wojskowej obserwacji technicznej i wzrokowej;	Ryby, Człowiek Ptaki,	Średniokorzystne,	Brak pełnej możliwości penetracji środowiska w celach poznawczych

8. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji ustaleń planu.

W przypadku braku realizacji ustaleń Planu obszar portu morskiego w Dziwnowie będzie użytkowany w dotychczasowy sposób. Nie zostaną wprowadzone funkcje podstawowe i uzupełniające co nie oznacza jednak, że nie będą one realizowane. Będą realizowane w dotychczasowy, nieuporządkowany sposób.

Za oddziaływanie korzystne dla środowiska przyrodniczego w przypadku braku realizacji ustaleń Planu można by uznać pozostawienie terenów S – Sport, turystyka i rekreacja bez tej funkcji, w dotychczasowym użytkowaniu. Nie powstanie wtedy, wyznaczona w granicach tych akwenów infrastruktura związana z funkcją turystyczną. Teren pozostanie niezmieniony, jednak nie zostaną stworzone warunki do rozwoju turystyki w graniach obszaru Planu, który jest ściśle związany z miastem Dziwnów.

Dlatego też uznano, że brak realizacji ustaleń Planu nie będzie korzystny dla środowiska.

9. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

Na etapie prac nad dokumentem planistycznym brak jest wiedzy na temat konkretnych planowanych przedsięwzięć i dokładnych miejsc ich lokalizacji. Z racji tego wskazane jest wykorzystanie instrumentu jakim jest ocena oddziaływania na środowisko, o której mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i dla wszystkich nowych przedsięwzięć będących skutkiem realizacji ustaleń projektu Planu wskazane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jeżeli przedsięwzięcia nie wymagają uzyskania wspomnianej decyzji, przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z przepisami ww. ustawy.

10. Oddziaływanie transgraniczne

Nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego w związku z realizacją ustaleń projektu Planu.

Analiza potencjalnych oddziaływań wykazała, iż nie będą one wykraczały poza granicę Planu. Dla potencjalnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze wskazane zostały działania minimalizujące.

11. Rozwiązanie alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie

Kształt przedmiotowego projektu Planu zdeterminowany jest treścią Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Rozporządzenie to określa funkcje podstawowe na potrzeby:

a) sztucznych wysp i konstrukcji, b) transportu, c) infrastruktury technicznej, d) ochrony środowiska i przyrody, e) dziedzictwa kulturowego, f) rybołówstwa, g) akwakultury, h) pozyskiwania energii odnawialnej, i) poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz

wydobywania kopalin ze złóż, j) turystyki, sportu i rekreacji, k) obronności i bezpieczeństwa państwa, l) inne niż wymienione w lit. a–k, w zależności od potrzeb planu;

Specyfika i dotychczasowe użytkowanie Portu morskiego w Dziwnowie wpłynęły na wyznaczenie akwenów o funkcjach podstawowych i dopuszczalnych opisanych we wcześniejszych rozdziałach.

Nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych do założeń wskazanych w projekcie Planu.

12. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

Niniejsza prognoza oddziaływania na środowisko opracowana została w związku z pracami nad sporządzeniem projektu Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – port morski w Dziwnowie.

Prognozę wykonano zgodnie z art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, a także w oparciu o uzgodnienie Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Celem prognozy jest określenie i ocena potencjalnych oddziaływań na środowisko realizacji ustaleń projektu Planu oraz przedstawienie rozwiązań eliminujących lub ograniczających negatywny wpływ na środowisko a jej sporządzenie oparto o metody opisowe i analizy jakościowych danych zgromadzone w trakcie monitoringów i inwentaryzacji przyrodniczych, informacje udostępniane przez organy ochrony środowiska (m. in. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Szczecinie oraz urząd miasta i gminy w Dziwnowie. Wykorzystano również materiały kartograficzne, planistyczne, inwentaryzacyjne i studialne, dostępnych dokumentacji dla form ochrony przyrody oraz ogólnie dostępną literaturę przedmiotu.

Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego portu morskiego w Dziwnowie, będącego w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie umożliwi zrównoważony rozwój w obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Dziwnowie poprzez zdefiniowanie i uporządkowanie korzystania z tych obszarów, uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne.

Na obszarze objętym Planem stwierdzono siedlisko przyrodnicze 1130 Estuaria.

Na obszarze opracowania zlokalizowany jest jeden, częściowo wynurzony, wrak barki znajduje się on jednak na wodzie płytkiej, nie nadającej się do nurkowania.

Część obszaru Planu znajduje się w granicach OSOP Zalew Kamieński i Dziwna. Obszaru Planu znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński”

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

Nie prognozuje się wystąpienia znaczącego oddziaływania na środowisko abiotyczne w wyniku realizacji ustaleń Planu. W analizie wpływu realizacji ustaleń Planu na środowisko biotyczne rozpatrzono oddziaływania związane z: usunięciem osadów dennych, zmianą przezroczystości

wody, oddziaływaniem na gatunki i siedliska, zdrowie ludzi, zabytki i dobra materialne istniejące oraz planowane formy ochrony przyrody. Nie przewiduje się znaczących oddziaływań na analizowane komponenty środowiska.

Niezależnie od powyższego, w związku z tym, że na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko brak jest wystarczających informacji na temat konkretnych zamierzeń i w związku z tym nie jest możliwa dokładna ocena tego wpływu. Dlatego też wskazane jest dla wszystkich nowych przedsięwzięć przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi (przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

W prognozie wykazano, że przyjęcie projektu Planu nie będzie się wiązało z wystąpieniem przekroczeń dopuszczalnych emisji gazów i pyłów do powietrza oraz w zakresie oddziaływania akustycznego i pola elektromagnetycznego. Plan nie wpłynie również znacząco negatywnie na krajobraz, środowisko gruntowo-wodne, zabytki i dobra materialne. Nie przewiduje się też wystąpienia negatywnego wpływu realizacji ustaleń Planu na zdrowie i życie ludzi – przeciwnie, prognozuje się pośredni, długotrwały, pozytywny wpływ na jakość życia ludzi, związany z rozwojem transportu morskiego i śródlądowego, wzrostem konkurencyjności portów, zwiększeniem atrakcyjności transportowo-inwestycyjnej regionu, pozytywny wpływ na rozwój branży transportowej i turystycznej oraz rozwój gospodarczy regionu i kraju.

Dla obszarów chronionych nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania w związku z realizacją ustaleń Planu.

W związku z tym, że na etapie prac nad dokumentem planistycznym brak jest wiedzy na temat konkretnych planowanych przedsięwzięć i dokładnych miejsc ich lokalizacji wskazano na możliwość wykorzystania instrumentu jakim jest ocena oddziaływania na środowisko i dla wszystkich nowych przedsięwzięć będących skutkiem realizacji ustaleń projektu Planu wskazane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jeżeli przedsięwzięcia nie wymagają uzyskania wspomnianej decyzji, przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z przepisami ww. ustawy.

W związku z realizacją ustaleń Planu nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przy realizacji działań minimalizujących potencjalny niekorzystny wpływ realizacji ustaleń Planu nie będzie negatywnie oddziaływał na środowisko.

13. Literatura i materiały archiwalne

- Bontemps S. 1971. Certa. PWRiL, Warszawa, 216p;
- Bzoma S. 2008: Wpływ kormorana *Phalacrocorax carbo* na ichtiofaunę akwenów polskiej strefy przybrzeżnej Bałtyku. Wyd. MIR Gdynia.
- Chełkowski Z. 1960: Wczesnośredniowieczne pozostałości ryb z Kamienia Pomorskiego. MZP. t. VI.
- Chełkowski Z., Chełkowska B., Kisielnicka H. 1976: Salmon (*Salmo salar* L.) and trout (*Salmo trutta* L.) fishing and stocking in the lower Odra river system. Acta Ichth. Piscat. 6 (1): 143-159;
- Czerniejewski P., Rybczyk A., Tański A., Keszka S., Antoszek A. 2011. Growth rate and condition of vimba, *Vimba vimba* (Actinopterygii: Cypriniformes: Cyprinidae), a species under restoration in the Odra River estuary. Acta Ichthyol. Piscat. 41 (3): 215-222;
- Czerniejewski P., Wawrzyniak W. 2005: Wielkość i struktura połowów rybackich w jeziorach zachodniopomorskich na początku XXI wieku. Studia i Materiały. T. XXIII, 1-2: 446-451. Wyd. IBEN Gorzów Wlkp.;
- Czugała A., Woźniczka A. 2010. The River Odra estuary – another Baltic Sea area colonized by the round goby *Neogobius melanostomus* Pallas, 1811. Aquatic Invasions, 5, suppl. 1, 61–65.
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności; Rada Ministrów, Warszawa 5 lutego 2013 r.;
- Dokument Implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) [MliR, 2014];
- Dokument roboczy służb Komisji – Komunikat komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Bruksela, luty 2013;
- Domagała J., Szulc M. 2007: Twaide shad (*Alosa fallax*): a scarce, but constant component of the Baltic fish fauna off the river Odra mouth. Does it merit support? Zuvrininkyste Lituvoye, 7: 60-64;
- Domagała J., Szulc M., Pilecka-Rapacz M. 2008: Wędrówki parposzy (*Alosa fallax*) do ujścia rzeki Odry. W: Ryby wędrówne w Polskiej gospodarce wobec nowej polityki wspólnotowej. Tom III. Rybackie perspektywy pobrzeża południowego Bałtyku. 167-172;
- Dudko S., 2008. Wędrówki sandaczy pomiędzy Zatoką Pomorską a Zalewem Szczecińskim. [red.] W. Wawrzyniak i I., Formicki, K., Bartel, R. Dunin-Kwinta. Prospects and Perspectives of Fisheries in the Coastal Zone of the Southern Baltic: 173-180;
- Dyrektywa 79/409/EWG z dnia 02.04.1979 r. o ochronie dzikiego ptactwa (Dyrektywa Ptasia) (Dz. U. L 103 z 25.4.1979 r. ze zm.);
- Dyrektywa 92/43/EWG z dnia 21.05.1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa) (Dz. U. L 206 z 22.7.1992 r. ze zm.);

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30.11.2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa;
- Eksploatacja kruszyw z obszarów morskich w Polsce i Unii Europejskiej, Koziół W. i in., [w: *Górnictwo i Geoinżynieria*, rok 35, Zeszyt 4/1], 2011;
- Europejska Konwencja o ochronie dziedzictwa archeologicznego, La Valetta, 1992; Karta ewidencyjna stanowiska archeologicznego W-1/2013, KEZ;
- Gajewski Z. 1960: Węgorz. Wyd. PWRiL. Warszawa;
- Garbacik-Wesołowska A., Boberski E., 2000. Stan zasobów ryb Zalewu Szczecińskiego oraz strefy przybrzeżnej Wybrzeża Zachodniego i warunki ich eksploatacji. Stud. i Mater. Mor. Inst. Ryb. Gdynia, Ser. B, 72: 77-104;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ostoja na Zatoce Pomorskiej. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ujście Odry i Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zalew Kamieński i Dziwna. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zatoka Pomorska. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Głowaciński Z. (red.). 2001. Polska czerwona księga zwierząt. Kręgowce. Państwowe Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa;
- Głowaciński Z. (red.). 2002. Czerwona księga zwierząt;
- Guentzel S., Wilhelm M., Szlauer-Łukaszewska A., Michoński G., Śmietana P., Keszka S., Piasecki W., Brysiewicz A., Potkański Ł., Piasecki W., Marchowski D., Guentzel S., Piasecki W., Siuda P., 2015: Ławicki i in. 2012, Guentzel i Ławicki 2014, Szlauer - Łukaszewska i in. 2015: Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”. TOM 4 część 4.1 (opracowanie podsumowujące inwentaryzację przyrodniczą przeprowadzoną na potrzeby raportu oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko). Gdańsk-Szczecin;
- Heese T. 1989: Pokarm i odżywianie się wędrowej *Coregonus lavaretus f. lavaretus* L. w Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej. Zesz. Nauk. WSI. Koszalin. 7: 35-51;
- Heese T., 2000a, Parposz (Twaiete shad) [in:] Ryby słodkowodne Polski (Freshwater fishes of Poland), Ed. Brylińska M., Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, pp. 173-178;
- Henking H. 1923: Die Fischwanderungen zwischen Stettiner Haffs. Ztschr. f. Fisch., 22;
- Henking H. 1929: Ostseefischerei. Stuttgart;
- II Sympozjum Morskiej Geomorfologii. Poziom Morza, Linia brzegowa; Instytut Morski w Gdańsku, Gdynia, 2014;
- 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;

- Keszka S., K. Stepanowska 1997. Pojawienie się jesiotrów (*Acipenseridae*) w estuarium Odry. Komunikaty Rybackie 2: 11-12;
- Komunikat Komisji Europejskiej – Europa 2020 „Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Bruksela, 3.3.2010 KOM (2010) 2020 wersja ostateczna;
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, Rada Ministrów, Warszawa grudzień 2011r.;
- Konwencja UNESCO, 2001;
- KPOWM Krajowy Program Ochrony Wód Morskich – Raport do Komisji Europejskiej. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Warszawa 2016.
- Krackiewicz W., 1969. Obserwacje nad wędrówkami sandacza *Lucioperca lucioperca* (L.) w rejonie ujścia Odry. Przegl. Zool. XIII, 2;
- Krajowy Plan Działania w Zakresie Energii ze Źródeł Odnawialnych (KDP), przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 7 grudnia 2010 roku (M.P. Ekspertyza na temat kryteriów lokalizacji elektrowni jądrowych oraz wstępna ocena uzgodnionych lokalizacji) MG, 2010;
- Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej <http://www.kzgw.gov.pl>;
- Król S. 2008: Wędrówki okoni pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Zatoką Pomorską. W: Ryby wędrowne w Polskiej gospodarce wobec nowej polityki wspólnotowej. Tom III. Rybackie perspektywy pobraża południowego Bałtyku. 181-190;
- Ławicki Ł., Guentzel S., Wysocki D. 2012: Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej dla: obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Szczeciński PLB320009, obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011, obszaru specjalnej ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018. Szczecin;
- Neubaur R. 1926: Biologisches und Wirtschaftliches von Blei (*Abramis brama*) im Stettiner Haff und seinen Nebengewasser. Ztschr. F. Fisch. 24;
- Neuhaus E. 1931: Studien uber das Stettiner Haff und seine Nebengewasser. III. Untersuchen uber den Zander. Ibid. 29;
- Ochrona brzegów morskich, Szruba M., w: Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, styczeń – luty, 2017;
- Państwowego Instytutu Geologicznego – Państwowego Instytut Badawczego <http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>;
- Pęczalska A. 1962: Badania nad sieją (*Coregonus lavaretus* L.) Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego w latach 1956-1958. Prace MIR, 11 (A): 287-320;
- Pęczalska A. 1966: Sieja Zatoki Pomorskiej (*Coregonus lavaretus* L.) Praca doktorska. Bibl. ART. Olsztyn;
- Pęczalska A. 1968: Development and reproduction of roach (*R. rutilus*) in the Szczecin Firth. Pol. Arch. Hydrobiol. 15:2": 103-120;
- Pęczalska A., 1973. Parposz *Alosa fallax* – ryba mało znana. Prz. Zool. 17 (2): 195-200;

- Pęczalska A., Kraczkiewicz W. 1973. Wybrane zagadnienia z biologii certy (*Vimba vimba*) z Zalewu Szczecińskiego. Prace MIR, 17A, 129–144;
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego – Uchwała 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);
- Poleszczuk G. 1998: Środowisko abiotyczne toni wodnej Zalewu Szczecińskiego. Rozprawy i Studia. Uniwersytet Szczeciński., T. 1-292;
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa, 2015;
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Rada Ministrów, Warszawa 27. Czerwca 2005 r.;
- Porębski J. 1995: Ichtioplankton Zatoki Pomorskiej w sezonie 1994, ze szczególnym uwzględnieniem śledzia wiosennego. Rap. Mor. Inst. Ryb. Gdynia. 1993-1994;
- Program ochrony brzegów morskich; Dz. U. z 2016 r., poz. 678;
- Program rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku) [MTBiGM, 2013b];
- Program wieloletni na lata 2017-2028 pod nazwą „Utrzymanie morskich wód wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028” (MTBiGM, 2016);
- Projekt planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, KZGW, 2016;
- Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Zalew Kamieński i Dziwna PLB 320011;
- 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;
- Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdańsk, 2009;
- Psuty-Lipska I., Garbacik-Wesołowska A. 1998. Species composition and fish distribution in the Pomeranian Bay and Szczecin Lagoon. Bull. Sea Fish., 3, 3–20;
- Raczyński M., Czerniejewski P., Keszka S., Witkowska M. 2008. Sprawozdanie końcowe z monitoringu naukowego z realizacji projektu nr 00025-61535-OR1600001/06: „Bonitacje rybackie rzek i jezior przybrzeżnej strefy Bałtyku województwa zachodniopomorskiego” w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego. „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006”. 2008, str. 32;
- Raczyński M., Keszka S. 2007. Estimation of the current status and biological characteristics of the anadromous form of vimba (*Vimba vimba*) in the Odra river mouth and the firth of Szczecin in connection with a restitution program – Scientific Annual of the Polish Angling Association. 20: 137-151;

- Raczyński, M., Wawrzyniak W., Czerniejewski P. 2004. Sea lampreys *Petromyzon marinus* (L.) in Szczecin lagoon. VII Czeska Konferencja Ichtiologiczna. Vodnany. 2004, Tom 6-7/05, str. 32;
- Raport. Sposoby ochrony brzegów morskich w ich wpływ na środowisko przyrodnicze polskiego wybrzeża Bałtyku, WWF, Łabuz T., 2013;
- Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego dla planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (projekt). Szczecin, grudzień 2016 r.;
- Ropelewski A. 1996: Połowy ryb w polskiej strefie przybrzeżnej w ujęciu historycznym. Wyd. MIR, Gdynia;
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 września 2004r. w sprawie siedzib i terytorialnego zakresu działania okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego (Dz. U. poz. 2267, nr 223);
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 lipca 2015 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 1015, z 2015 r.);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. Poz. 2183, z 2016r.);
- Rozporządzenie nr 9/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 19 marca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Karsiborskie Paprocie”.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE;
- Sapota M.R. 2004. Round goby (*Neogobius melanostomus*) fishy invader in the Gulf of Gdańsk – a new case of general species introduction into the Baltic. Hydrobiologia, 514, 219–224.
- Spieczynski, D. 2010. Waloryzacja przyrodnicza województwa zachodniopomorskiego. Biuro Konserwacji Przyrody w Szczecinie. 2010;
- Strategia „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020 r.” (M.P. Z 2014 r., poz. 469);
- Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, 2014;
- Strategia Europa 2020;
- Strategia Rozwoju Kraju – Uchwała nr 157 Rady Ministrów – Dz. Urz. z 22 listopada 2012 poz. 882 – Warszawa 2012 r.;
- Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020- Rada Ministrów, Warszawa 30 kwietnia 2014 r.;
- Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;

- Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku), przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (MIB, 2013).
- Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego VASAB 2010;
- Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich wraz z analizami przestrzennymi, Instytut Morski w Gdańsku, 2015;
- Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich, Gdynia, 2015;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Port Morski w Dziwnowie. Szczecin 2018 r.
- Wengrzyn I. 1986: Wybrane zagadnienia biologii sandacza (*Stizostedion lucioperca*) północnej części Zalewu Szczecińskiego w aspekcie eksploatacji. Praca doktorska. AR. Szczecin;
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie. Stan środowiska w województwie Zachodniopomorskim Raport 2018. Szczecin. 2018 r;
- Woś A., 1999, Klimat Polski, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa;
- Woźniczka A., Wawrzyniak-Wydrowska B., Radziejewska T., Skrzypacz A. 2016: The
- Wydział Biologii US. Pracownia Ochrony Środowiska Paweł Molenda. Prognoza oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028. Szczecin, maj 2016 r.;
- Wysokiński A., Czykieta H., Kaczewiak C. 1997: Próba oceny całkowitych polskich połowów ryb słodkowodnych i wędrownych w Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej, 1962-1996. Kom. Ryb., 6 (41): 17-25;
- Wysokiński A., Garbacik-Wesołowska A., Boberski E., Koronkiewicz A. 1999: Dynamics of the numbers and distribution of juvenile pikeperch in the Szczecin Lagoon and Pomeranian Bay in 1995-1996. Arch. Ryb. Pol. 7: 169-186;
- Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego – Uchwała Nr XLII/482/10 z dnia 22 czerwca 2010 r. Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego;
- Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
- Zarządzenie nr 1 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 30 października 2018 r. w sprawie wymiarów, okresów ochronnych organizmów morskich, obszarów wyłączonych z wykonywania rybołówstwa oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego na morskich wodach wewnętrznych oraz na Jeziorze Dąbie (Dz. Urz. woj. Zach. Z dnia 31 październik 2018 r. poz. 5060);
- Zarządzenie nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2002 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Karsiborze, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz w przystaniach morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu,

14. Oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy

Oświadczenie znajduje się na końcu opracowania.

15. Spis rycin i tabel

Ryc. 1. Położenie arkusza Dziwnów na tle Mapy geologicznej Polski wg L. Marksa, A. Bera, W. Gogołka, K. Piotrowskiej, red. (2006)

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

Ryc. 3. Wrak barki w porcie Dziwnów.

Ryc. 4. Lokalizacja wraku statku na obszarze opracowania

Ryc. 5. Lokalizacja obszaru Planu na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.

Ryc. 6. Obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego.

Ryc. 7. Stanowiska wędkarskie w Porcie Dziwnów.

Ryc. 8. Przebieg torów wodnych

Ryc. 9. Główny port Dziwnów

Ryc. 10. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych

Ryc. 11. Lokalizacja infrastruktury portowej.

Ryc. 12. Pomost Odpraw Granicznych

Ryc. 13. Nabrzeże Północne nr 2 w Basenie Zimowym

Ryc. 14. Nabrzeże Wschodnie w Basenie Zimowym

Ryc. 15. Basen Jachtowy w porcie Dziwnów.

Ryc. 16. Nabrzeże CPN w porcie Dziwnów.

Ryc. 17. Marina Polmax w porcie Dziwnów.

Ryc. 18. Nabrzeże pasażerskie w porcie Dziwnów

Ryc. 19. Dostępność drogowa obszaru portowego.

Ryc. 20. Łodzie rybackie według baz rybackich.

Ryc. 21. Kutry według portów macierzystych.

Ryc. 22. Długość nabrzeży w Porcie w Dziwnowie.

Ryc. 23. Akcje ratownicze.

Ryc. 24. Stan sanitarny wód.

Ryc. 25. Obszar wojskowy na lądzie.

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

Ryc. 27. Czynny kabel energetyczny (wylot po stronie południowej Dziwny oznaczony znakiem kotwiczenia).

Ryc. 28. Kabel światłowodu KSBM pod dnem Dziwny – lokalizacja.

Ryc. 29. Kabel pod dnem Dziwny – obszar lokalizacji.

Ryc. 30. Kabel zasilające szlabany na moście – lokalizacja.

Ryc. 31. Most zwodzony w porcie Dziwnów.

Ryc. 32. Wyloty kanalizacyjne

Ryc. 33. Nabrzeże wojskowe w porcie Dziwnów.

Tabela 1. Klasy strefy zachodniopomorskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2017 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony zdrowia – klasyfikacja podstawowa

Tabela 2. Klasy strefy zachodniopomorskiej dla poszczególnych zanieczyszczeń, uzyskane w ocenie rocznej za 2017 rok dokonanej z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych w celu ochrony roślin – klasyfikacja podstawowa)

Tabela 3. Dopuszczalne poziomy hałas w środowisku

Tabela 4. Inwentaryzacja obiektów w Porcie Dziwnów.

Tabela 5. Ilość zawinięć do portu Dziwnów w latach 2012-2016.

Tabela 6. Dane statystyczne dot. wyładunku ryb w porcie Dziwnów w latach 2012 – 2016.

Tabela 7. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Funkcjonowanie portu (Ip

Tabela 8. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Transport (T)

Tabela 9. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sport turystyka i rekreacja (S)

Tabela 10. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Obronność i bezpieczeństwo państwa (B)

16. Załączniki

Załącznik 1. Załącznik graficzny do prognozy oddziaływania na środowisko projektu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Dziwnowie w skali 1 : 2 000.

Szczecin 11 czerwca 2019 r.

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że ja, Agnieszka Zalewska, kierująca zespołem opracowującym:

Prognozę oddziaływania na środowisko projektu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Dziwnowie

spełniam wymagania, o których mowa w art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko tj. ukończyłam, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym, studia pierwszego stopnia i posiadam co najmniej 5-letnie doświadczenie w pracach w zespołach przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub prognozy oddziaływania na środowisko, brałam udział w przygotowaniu co najmniej 5 raportów o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub prognoz oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie oświadczam, że jestem świadoma odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

mgr inż. Agnieszka Zalewska