



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 POLICACH**

Szczecin, czerwiec 2019 r.

Praca wykonana na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie
w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/17/17 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 Zdobywców Wału Pomorskiego 57/1
78-600 Wałcz

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
1.2. 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 Policach- 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	25
2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego	26
3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem.....	27
3.1. Charakterystyka geograficzna	27
3.2. Klimat.....	28
3.3. Warunki glebowe	28
3.4. Warunki geologiczne.....	29
3.5. Surowce i złoża	30
3.6. Warunki wodne	31
3.6.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry.....	31
3.6.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych	36
3.6.3. Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi	36
3.7. Powietrze.....	36
3.8. Hałas.....	37
3.9. Pole elektromagnetyczne.....	39
3.10. Gospodarka odpadami.....	40
3.11. Środowisko przyrodnicze obszaru planu.....	41
4. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo	43
4.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami	43
4.2. Istniejące formy ochrony przyrody	45
Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Goleniowska” (PLB320012)	51
Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Uroczyska w Lasach Stepnickich” (PLH320033)	52
4.3. Proponowane formy ochrony przyrody.....	54
5. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych.....	54
5.1. Zarząd nad Portem Morskim w Policach	54
5.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki.....	55
5.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	57
5.4. Trasy żeglugi	60
5.5. Składowanie urobku	66
5.6. Infrastruktura portowa.....	68
5.6.1. Nabrzeża portowe.....	68
5.6.2. Terminale	70
5.6.3. Dostępność drogowa i kolejowa	75
5.7. Port w liczbach	76

5.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych	80
5.8.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa.....	80
5.8.2. Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach.....	80
5.8.3. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	80
5.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia	80
5.9.1. Liniowa infrastruktura techniczna.....	80
5.9.2. Kanalizacja	83
6. Przewidywan znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe związane z realizacją ustaleń Planu	83
6.1. Oddziaływanie na krajobraz.....	83
6.2. Środowisko abiotyczne.	84
6.2.1. Klimat.....	84
6.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.	85
6.2.3. Odpady.	86
6.2.4. Powietrze.....	88
6.2.5. Hałas.....	88
6.3. Środowisko biotyczne.	89
6.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.	89
6.3.2. Zmiana przezroczystości wody.	90
6.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.	91
6.3.4. Oddziaływania na gatunki i siedliska przyrodnicze podlegające ochronie prawnej.	93
6.3.5. Wpływ na różnorodność biologiczną	94
6.3.6. Zdrowie ludzi	95
6.3.7. Zabytki i dobra materialne	95
6.3.8. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	96
6.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody.....	101
7. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie.....	101
8. Analiza ustaleń planu wraz z oceną ich znaczącego oddziaływania.....	103
8.1. Funkcjonowanie portu (Ip).....	103
8.2. Transport (T)	107
9. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji ustaleń planu.....	111
10. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.....	111
11. Oddziaływanie transgraniczne.....	112
12. Rozwiązanie alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie	112
13. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.....	113
14. Literatura i materiały archiwalne	115
15. 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	123
16. Spis rycin i tabel	123
17. Załączniki.....	124

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. 2214z 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 Policach w obszarze kompetencji dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/17/17 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.7040.2.6/3.2018 oraz pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: WOPN-OS.411.41.2018.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 C – port morski w Policach.

1.2. 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).
- 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 ustanawiającej 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 Policach (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 urzędy miast i gmin obszaru objętego opracowaniem. 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: średnikorzystne 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 Policach.

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

Dokładne granice określone zostały współrzędnymi geodezyjnymi punktów, których wykaz podano w § 1 ust. 2 Rozporządzenia.

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

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 Policach. 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 Police.

Powierzchnia obszaru projektu planu wynosi 7 892 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.

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

2.1. Zawartość i główne cele

Opracowanie projektu Planu zagospodarowania przestrzennego – port morski w Policach 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 Policach 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 Policach, 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 Policach 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 Policach 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 :

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 Policach.

Załącznikami do ww. Rozporządzenia będą:

- *Załącznik nr 1:* Część tekstowa planu, zawierająca 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, 3Ip, 5Ip, 6Ip, 8Ip	5
2.	T - Transport	2T, 4T, 7T	3

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

- **Infrastruktura techniczna (I)** dopuszczona została w 8 akwenach.
- **Ochrona środowiska i przyrody (O)** jest funkcją dopuszczalną w 8 akwenach
- **Badania naukowe (N)** są funkcją dopuszczalną w 5 akwenach
- **Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)** są funkcją dopuszczalną w 5 akwenach
- **Transport (T)** jest funkcją dopuszczalną w 5 akwenach
- **Turystyka, sport i rekreacja (S)** jest funkcją dopuszczalną w 5 akwenach
- **Rybolówstwo (R)** jest funkcją dopuszczalną w 3 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 położenie portu morskiego Police na trasie głównego toru wodnego Świnoujście – Szczecin, oraz nadmorskie i przygraniczne położenie całego Zalewu Szczecińskiego, szczególnie ważne są powiązania infrastrukturalne, społeczne i przyrodnicze województwa z resztą Polski i z Europą. Główne połączenia wiodą na północ przez Bałtyk do Danii i Szwecji, oraz na południe do południowej i centralnej Polski, do Czech i Austrii, a także w kierunku południowo-zachodnim do Berlina. Od południa port ten graniczy z żeglownym odcinkiem Odry, mający połączenie z siecią dróg wodnych Europy zachodniej.

Rozwój portów, w tym portu w Policach 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.),
- wzmacniania procesów metropolizacji i powiązań między obszarami metropolitalnymi.

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

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

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

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

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

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

Strategia Europa 2020

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

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

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (VASAB 2010)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- rozwój sieci transportowej, zwłaszcza rodzajów transportu przyjaznych środowisku,
- tworzenie zintegrowanego systemu intermodalnej infrastruktury transportowej,
- rozwój turystyki na terenach nadmorskich, w tym na wyspach,

- rozwój stref przybrzeżnych Bałtyku z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska z jednej i celów społeczno-gospodarczych z drugiej strony.

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

Władze Kraju Związkowego Meklemburgii Pomorza Przedniego kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju przestrzennego opierają się na powiązaniach ze sobą funkcji społecznych i gospodarczych przestrzeni z funkcjami ekologicznymi wskazując 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 różnicowanie 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 powiązań – Wizja 2030.

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

Istotną osią polsko-niemieckiego obszaru powiązań jest rzeka Odra z jej dopływem Nysą Łużycką, które razem z dalszymi rzekami i drogami wodnymi kształtują geografie wspólnego

obszaru gospodarczego. Dalszymi ważnymi determinantami środowiskowymi i gospodarczymi są: Morze Bałtyckie wraz z pasem wybrzeża, Zalew Szczeciński, rozległe pojezierza i tereny leśne w części centralnej oraz łańcuchy górskie na południu.

Sieci transportowe zapewniają dostępność wewnętrzną i zewnętrzną.

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

Zakłada się wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich w tym:

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

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

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

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

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

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

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

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski wskazano na:

- Rozwój regionalny
- Transport

W odniesieniu do województwa zachodniopomorskiego strategia zakłada, że będzie ono wspierane w działaniach zmierzających do poprawy skomunikowania transportowego Szczecina w układzie południkowym, 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

(Kopenhagą, Skanią i Sztokholmem). Sprzyja to wykorzystaniu szans związanych z intensyfikacją integracji politycznej i społeczno-gospodarczej Polski oraz sieci metropolii z podstawowym obszarem koncentracji aktywności gospodarczej w UE (do której należy większość obszaru zarówno Niemiec, jak i Czech). Obszar styku i największych wzmocnień oddziaływań leży m.in. wzdłuż zachodniej granicy Polski. Korzyści z nadmorskiego położenia kraju są wykorzystywane dla jego rozwoju społeczno-gospodarczego. Obszary morskie i strefa brzegowa są zagospodarowane łącznie i w sposób racjonalny, z poszanowaniem bioróżnorodności i zasad ochrony środowiska, dzięki wprowadzeniu zintegrowanego planowania przestrzennego gwarantującego długotrwałą możliwość eksploatacji zasobów naturalnych i potencjału rozwojowego Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich 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 trwale 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 trwale 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 założeniami dokumentu, jako jeden z kierunków priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej wskazano poprawę bezpieczeństwa morskiego. Realizacja wskazanego kierunku priorytetowego ma nastąpić m.in. poprzez modernizację i utrzymywanie infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza, tj. poprzez prowadzenie prac niezbędnych do utrzymania wymaganych parametrów torów podejściowych do portów morskich i określenie optymalnego, rocznego zakresu prac pogłębiarskich.

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

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

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

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

Program dla Odry – 2006 (aktualizacja)

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

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

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

Prognoza oddziaływania na środowisko dla zmiany programu wieloletniego na lata 2004-2023 pn: „Program ochrony brzegów morskich” ustanowianego ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”

Prognoza oddziaływania na środowisko dla zmiany programu wieloletniego na lata 2004-2023 pn: „Program ochrony brzegów morskich” odnosi się do dokumentów:

- Program ochrony brzegów morskich, zwanego dalej Programem, ustanowionego ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”
- Projekt ustawy o zmianie ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”,
- Załącznika do ustawy Planowane szczegółowe nakłady na realizację zadań Programu w latach 2004-2028; poziom cen 2001 r.,
- Uzasadnienia do nowelizacji ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. Nr 67, poz. 621) .

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” została uchwalona z uwagi na nasilanie się niebezpiecznego zjawiska postępującej erozji brzegu morskiego i zaniku plaż. Zjawisko to przybiera na sile ze względu na globalne zmiany klimatyczno-pogodowe: podnoszenie się poziomu mórz, nasilanie sztormów i powodzi posztormowych (Sztobryn i Stigge red. 2005; Projekt Klimat 2012; Projekt KLIMADA, Jania i Zwoliński 2011). W sytuacji rosnącego uzależnienia rozwoju gmin nadmorskich od dostępu do zasobów i walorów pasa nadbrzeżnego „spełnienie przez brzeg” jego zadań ochronnych pozwoli na skuteczne wypełnianie pozostałych funkcji z nim związanych.

Mając powyższe na uwadze w analizowanym projekcie Planu wzięto pod uwagę wskazania wynikające z ww. dokumentów w zakresie ochrony brzegów i wprowadzono stosowne ustalenia.

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*, Odrę jako drogę żeglowną i jeden z głównych elementów infrastruktury transportowej korytarza transportowego CETC.

Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

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

W dokumencie wskazano, że kluczowe znaczenie dla budowy pozycji gospodarczej regionu ma wzmocnienie 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 Police

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Police przyjętego w marcu 2015 roku, port w Policach został opisany w następujący sposób.

Police (zespół portów Z.Ch. „Police” S.A.)

a) Basen Gunica z nabrzeżem Gunica.

- położony na południowym brzegu ujściowego odcinka rzeki Gunicy,
- nabrzeże o dług. 220 m, plac składowy, możliwość obsługi ok. 1 700 barek w ciągu sezonu nawigacyjnego,
- brak połączenia kolejowego;

b) Basen barkowy - przeładownia Z.Ch. „Police” S.A.

- położony pomiędzy drogą Police - Jasienica, Kanałem Jasienickim i Wąskim Nurtem Odry,
- basen z nabrzeżami i umocnieniami brzegowymi (rozładunek i załadunek surowców i produktów chemicznych),
- brak połączenia kolejowego;

c) przeładownia kwasu siarkowego i amoniaku Z.Ch. „Police” S.A.

- położony na zachodnim brzegu Rozlewiska Polickiego,
- pomosty z 4 dalbami, umocnienia brzegowe, doprowadzone rurociągi amoniaku i kwasu siarkowego.

d) Nabrzeże Morskie Z.Ch. „Police” S.A.

- położony na zachodnim brzegu Wąskiego Nurtu Odry, naprzeciw wyspy Długi Ostrów,
- nabrzeże z dwoma rejonami przeładunkowymi - rejon rozładunku statków i załadunku ba-rek i statków kabotażowych (surowce - fosforyty i apatyty, produkty – nawozy), głębokość nabrzeża 12.5 m, obecnie eksploatowana do 10,0 m z uwagi na ograniczenia głębokościowe na torze Szczecin – Świnoujście,
- brak bocznicy kolejowej, brak obwodnic drogowych,
- dogodne warunki obsługi pozostałą infrastrukturą techniczną,
- terenowe wielofunkcyjne (związane z transportem morskim) możliwości rozwoju.

Roczna wielkość przeładunku w porcie wynosi ok. 2 mln ton, głównie towary masowe - fosforyty, apatyty, ruda ilmenitowa, sól potasowa, nawozy sztuczne, amoniak i kwas siarkowy.

Przy istniejącej infrastrukturze Port ma możliwości podwojenia wielkości przeładunków.

Plan rozwoju Morskiego Portu Police zakłada ewolucję w kierunku multimodalnego centrum logistyczno-transportowego o charakterze ponadregionalnym. Port ma stymulować lokalny rozwój przedsiębiorczości oraz zapewnić gospodarce całego regionu dostęp do wyspecjalizowanych i konkurencyjnych usług z zakresu logistyki morskiej. Kluczową kwestią jest po-prawa dostępności drogowej i kolejowej. Zakładana jest budowa nabrzeży – dalbowego i uniwersalnego.

Porty w Trzebieży i Policach wymagają modernizacji i realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów.

Port w Policach otrzymał rekomendację włączenia do sieci TEN-T – Agencji Wykonawczej ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej, odpowiadającej za realizację programu transeuropejskiej sieci transportowej oraz zarządzanie nim pod względem technicznym i finansowym.

Ze względu na położenie geograficzne w oparciu o rzekę Odrę z istniejącym torem morskim gmina planuje dalszy rozwój transportu morskiego. Zakłada się rozbudowę portu morskiego w Policach oraz portu rybackiego w Trzebieży. Głębokości eksploatacyjne portu Police powinny być skorelowane z głębokościami toru wodnego Świnoujście - Police - Szczecin.

3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem

3.1. Charakterystyka geograficzna

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

Prowincja: Niż Środkowoeuropejski (31)

Podprowincja: Pobrzeże Południowobałtyckie (313)

Makroregion: Pobrzeże Szczecińskie (313.2-3)

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

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

Równina Wkrzańska położona jest na zachód od Odry. Zbudowana jest z osadów stożka napływowego Odry, powstałego pod koniec plejstocenu. Na obszarze tym wyróżnić można

kilka stopni tarasów akumulacyjnych - od 3 do 19 m n.p.m. Równina urozmaicona jest licznymi i rozległymi formami eolicznymi, zagłębieniami wytopiskowymi, a część jej obszaru stanowią równiny akumulacji biogenicznej. Ku południowi Równina Wkrzańska kontaktuje się ze Wzgórzami Warszawskimi, które otacza pas tarasu kemowego o wysokości 15-40 m n.p.m.

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

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

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

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

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

3.2. Klimat

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

3.3. Warunki glebowe

Na obszarach wokół Zalewu Szczecińskiego występują gleby bielcowe średniokwaśne, torfowe i murszowe. Spotykane są także fragmenty gleb zasolonych z porastającymi je słonoroślami.

3.4. Warunki geologiczne

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

Najstarszymi utworami, stwierdzonymi wierceniami, są górnokredowe wapienie i margle występujące w rejonie Bolesławic na głębokości około 74 m p.p.m., budujące wypiętrzenie (zrąb Krakówka), otoczone przez osady paleogenu. Poza obszarem wypiętrzenia utwory kredowe leżą na znacznej głębokości i nie zostały stwierdzone wierceniami. Przykryte są one przez paleocenyjskie piaski i mułki z wkładkami węgla brunatnego, eocenyjskie piaski glaukonitowe, ły piaszczyste i mułki, także z przewarstwieniami węgla brunatnego, oraz oligocenyjskie łyłowce i mułowce. Lokalnie, na skłonach wyniesień przedczwartorzędowego podłoża, pojawiają się miocenyjskie piaski łyliste (Piotrowski, 1982). Powierzchnia utworów przedczwartorzędowych jest urozmaicona. Położona jest ona na wysokości od około 130 do 90 m p.p.m. W podłożu osadów czwartorzędowych występują utwory: eocenyjskie, oligocenyjskie i miocenyjskie, a tylko w części środkowej obszaru utwory kredowe. Utwory paleogenu i neogenu, w szczególności oligocenyjskie ły septariowe, pojawiają się także w postaci porwaków i kier wśród glacytektonicznie zaburzonych utworów plejstocenyjskich. Kry takie w rejonie Polic mają grubość do kilkudziesięciu metrów.

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

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

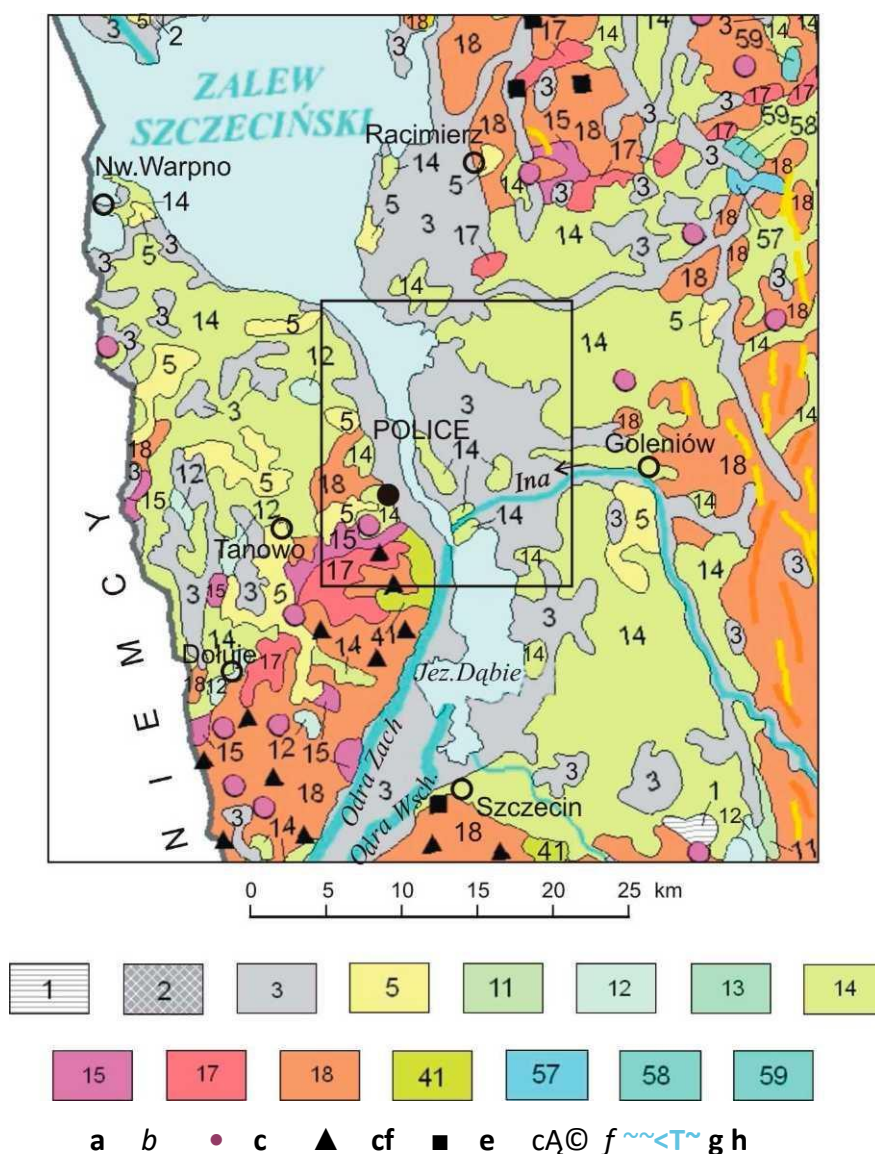
Osady z okresów zlodowaceń południowo- i środkowopolskich znane są tylko z wierceń. W obniżeniach przed plejstocenyjskiego podłoża występują gliny zwałowe z okresu najstarszych zlodowaceń południowopolskich. Przykryte są przez: gliny zwałowe, piaski wodnolodowcowe oraz piaski i mułki limnologiczne z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

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

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

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

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



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

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

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

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

3.5. Surowce i złoża

W granicach planu nie występują złoża surowców naturalnych.

3.6. Warunki wodne

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

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

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

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

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

3.6.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry

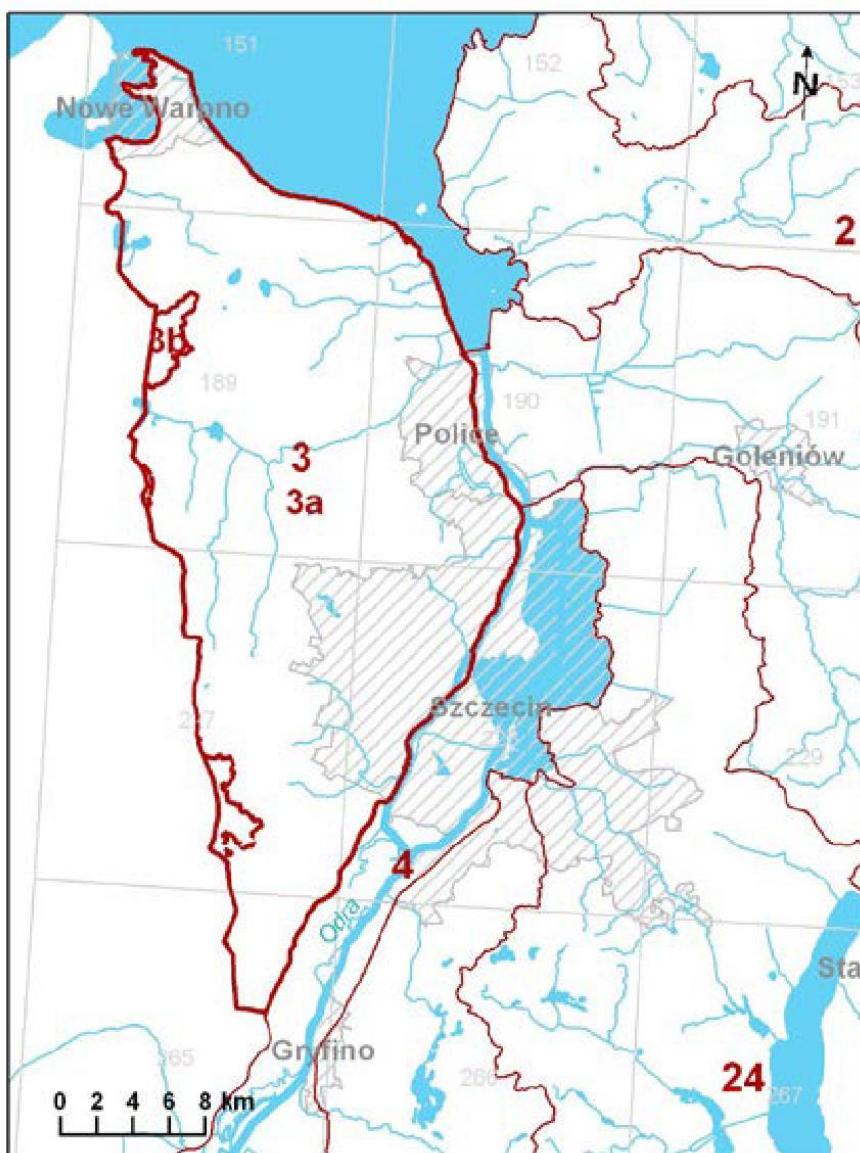
Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną dla obszaru Dorzecza Odry opracowany został Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

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

Na podstawie zamieszczonego tam podziału Polski na 161 JCWPd obszar Planu znajduje się w zasięgu JCWPd nr 3.

Obszar występowania zwykłych wód podziemnych (mineralizacja do 1 g/l) w granicach: od zachodu i południa - granica państwa, od wschodu - Odra zachodnia, od północy i północnego wschodu - Zalew Szczeciński o pow. 644,0 km uznaje się za wielowarstwowy system wodonośny uformowany w utworach czwartorzędowych, lokalnie neogeńsko-paleogeńskich i górnokredowych. Granice systemu na Odrze i Zalewie Szczecińskim są granicami hydrodynamicznymi, zaś granica państwa jest granicą umowną, nie pokrywającą się ani z działami wodnymi ani z jednostkami hydrostrukturalnymi. Użytkowe poziomy wód w systemie występują głównie w utworach czwartorzędowych, lokalnie zaś w neogeńsko-paleogeńskich i górnokredowych do zróżnicowanej głębokości, od 50 - 80 m w rejonie północnym i dolinie Odry, do 150 - i 60 m w rejonach wyniesień morfologicznych. W obrębie struktury piętra czwartorzędowego wyróżniono trzy poziomy wodonośne: gruntowy, międzyglinowy górny i międzyglinowy dolny. Występowanie wód w obrębie utworów neogeńskopaleogeńskich jest bardzo słabo rozpoznane. Z uwagi na głębokość występowania, neogeńskopaleogeńskie struktury mogą prowadzić wody słodkie tylko w rejonie północnym - na skłonie antykliny Nowego Warpna i południowym - w rejonie Kołbaskowa. W obrębie piętra kredowego wody

słódkie rozpoznano w poziomie górnokredowym (wapienie, margle, opoki kampanu i mastrychtu) w rejonie Nowego Warpna do rzędnej ok. -50 m p.p.m.; poniżej występują wody zasolone. Układ dynamiczny systemu ma charakter quasi - ustalony, wynikły z naturalnych zmian zasilania, wahań wód powierzchniowych oraz eksploatacji wód przez ujęcia. Największe zmiany układu krążenia wód nastąpiły w środkowej i południowej części zlewni w wyniku eksploatacji ujęć komunalnych i przemysłowych m. Szczecina i Polic. Zasilanie systemu wodonośnego następuje głównie na drodze infiltracji opadów i wód powierzchniowych. Moduł zasilania opadowego systemu według badań modelowych wynosi 8,26 m/h, a według bilansu hydrologicznego 8,67 m³ /h km² . Poziom górnokredowy włączono w układ drugiej warstwy z uwagi na głębokość i obszar występowania warstwy wodonośnej i kontakty z warstwą nadległego poziomu gruntowego. Warstwy te rozdzielają utwory o charakterze słabo przepuszczalnym i bardzo słabo przepuszczalnym (gliny, mułki, ropy).



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG.

Zgodnie z PGW, obszar objęty projektem Planu znajduje się w zasięgu niżej wymienionej, jednolitych części wód podziemnych:

PLGW60003

Europejski kod JCWPd:	PLGW60003
Nazwa JCWPd	3
Region:	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Stan ilościowy:	dobry
Stan chemiczny:	dobry
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:	niezagrożona
JCW dostarczająca średnio powyżej 100 m ³ 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 (przełściowych i rzecznych):

Kanał Policki	
Kod JCWP:	RW6000019954
Nazwa JCWP:	Kanał Policki
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
zmiany hydromorfologiczne	
uzasadniające wyznaczenie:	ocena ekspercka
Aktualny stan JCWP:	dobry
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów Środowiskowych:	niezagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny:	dobry potencjał ekologiczny;

• stan chemiczny:	dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	nie
Typ odstępstwa:	-
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	-
Uzasadnienie derogacji:	-.
Odra od Parnicy do Ujścia	
Kod JCWP:	RW6000211999
Nazwa JCWP:	Odra od Parnicy do Ujścia
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
Aktualny stan JCWP:	zły
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów Środowiskowych:	zagrozona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny:	dobry potencjał ekologiczny;
• stan chemiczny:	dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	tak
Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu Środowiskowego - brak możliwości technicznych
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027
Uzasadnienie derogacji:	brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja przemysłowa. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia

tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027..

Dopływ z polderu Niekłończyca

Kod JCWP:	RW60001731192
Nazwa JCWP:	Dopływ z polderu Niekłończyca
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	
Status JCWP wstępny:	NAT
Status JCWP ostateczny:	NAT
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
Aktualny stan JCWP:	zły
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów Środowiskowych:	zagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny: • stan chemiczny:	dobry potencjał ekologiczny; dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	tak
Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu Środowiskowego - brak możliwości technicznych, dysproporcjonalne koszty
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2021
Uzasadnienie derogacji:	brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe

postępowanie pozwoli na racjonalne
zaplanowanie niezbędnych działań i
zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

3.6.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych

Obszar objęty opracowaniem Planu znajduje się poza zasięgiem wyznaczonych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliższym jest GZWP nr 122 – Dolina Kopalna Szczecin, na zachód od obszaru objętego opracowaniem.

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 Policach. 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).

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

Oleje odpadowe

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 oraz ...) 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.2.1.d.

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Pobrzeża Południowobałtyckiego

Okręg: Niziny Szczecińskiej

Podokręg: Doliny Odry „Widuchowa – Zalew Szczeciński”

W ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza. Badania i opracowanie wykonane zostało przez Wydział Biologii Uniwersytetu Szczecińskiego. Inwentaryzacja ta jest obecnie najaktualniejszym źródłem wiedzy na temat środowiska przyrodniczego w rejonie ujścia Odry, w tym obszarze 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 *Bacillariophyta*, zielenic *Chlorophyta*, sinic *Cyanobacteria*, bruzdnic *Dinoflagellata*, desmidiów *Desmidiaceae* i euglenin *Euglenophyta*.

Żaden z wykazanych gatunków nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

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

Siedliska przyrodnicze

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

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

Łęgi wierzbowe *Salicetum albae* (*Salicetum albo-fragilis*) są dość pospolite wzdłuż wschodniego brzegu Zalewu Szczecińskiego – od Stepnicy do Czarnocina. Łęg ten wykształca się na piaszczystych aluwialnych rzekach, w strefie wysokich stanów wody w postaci wąskiego pasa

wzdłuż brzegów Odry i Zalewu Szczecińskiego – często od strony wewnętrznej wałów przeciwpowodziowych. W drzewostanie oraz w warstwie krzewów dominuje zazwyczaj wierzba biała *Salix alba*, wierzba wiciowa *Salix viminalis* nieco rzadziej wierzba pięciopręcikowa *Salix pentandra*, natomiast runo buduje pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, tojeść rozesłana *Lysimachia nummularia*, jaskier rozłogowy *Ranunculus repens*, uczeń trójlistkowy *Bidens tripartita*, arcydzięgiel litwor *Angelica archangelica*, żywokost lekarski *Symphytum officinale*, trzcina pospolita *Phragmites australis*. Na drzewa i krzewy wspinają się ponadto gatunki welonowe tj. kielisznik zaroślowy *Calystegia sepium*, chmiel zwyczajny *Humulus lupulus* oraz psianka słodkogórz *Solanum dulcamara*. Bardzo wyraźna jest tendencja ekspansji obcych gatunków w szczególności niecierpka gruczołowatego *Impatiens glandulifera* (miejscami całkowita dominacja), niecierpka pomarańczowego *Impatiens capensis*, niecierpka drobnokwiatowego *Impatiens parviflora* oraz klonu jesionolistnego *Acer negundo*.

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

Fauna

Zooplankton i bentos

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

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

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

Ichtiofauna

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

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 bezpośrednim granicach Planu stwierdzono następujące gatunki ptaków:

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

4. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo

4.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami ¹

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

¹ 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.

znajdowane 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
- 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.

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

Na obszarze portu wykryto wrak jednostki pływającej (stalowy kadłub?) leżący na dnie toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Wrak leży na pozycji 53° 33' 13.85"N 014° 36' 25.77"E i ma wymiary: długość – 15 metrów, szerokość – 4 metry, wysokość nad dnem 1,1 metra. Głębokość dna w rejonie wraku wynosi 11,5 metra. Przypuszcza się, że przedmiotowy wrak ma wartość historyczną – na tę chwilę brak jest pełnego rozpoznania. Wskazuje się przy tym, że na dnie wód objętych opracowaniem planu mogą zalegać relikty jednostek pływających i ich wyposażenia z różnych okresów historycznych. Wrak ten należy zachować w ww. lokalizacji.

Obecnie wrak jest sprawdzany hydrograficznie przez Urząd Morski w Szczecinie.

4.2. Istniejące formy ochrony przyrody

Rezerwat przyrody „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego”

Rezerwat położony jest około 1,3 km na wschód od granicy obszaru opracowania.

Rezerwat „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego” jest rezerwatem torfowiskowym (typ: torfowiskowy, podtyp: torfowisko wysokie), który obejmuje lasy bagienne położone w okolicach miejscowości Święta, na wschód od Odry. Celem ochrony rezerwatu są lasy bagienne z licznymi stanowiskami długosza królewskiego *Osmunda regalis* oraz wiciokrzewu pomorskiego *Lonicera periclymenum* (Rozporządzenie nr 29/2004 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 8 grudnia 2004 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2004 r. Nr 90, poz. 1736).

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

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

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

Rezerwat przyrody „Olszanka”

Rezerwat położony jest około 1 km na wschód od granicy obszaru opracowania.

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

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

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

Obszary Natura 2000

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

Wyznaczony został 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.

Część obszaru opracowania Planu znajduje się w OSOP „Zalew Szczeciński”, położony jest na polskich obszarach morskich stanowiących wody wewnętrzne – zgodnie z art. 2 i 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i Administracji morskiej oraz na terenie gmin: Goleniów, Stepnica, Międzyzdroje, Wolin, Nowe Warpno, Police i miasto Świnoujście. Obszar obejmuje polską część Zalewu Szczecińskiego. Od północy zamykają go wyspy Uznam i Wolin. Zajmuje on powierzchnię 47 194,6 ha. Akwen wodny to zatoka Morza Bałtyckiego, oddzielona od niego wyspami Wolin i Uznam, do niego uchodzą rzeki Odra, Wkra i Piana. Na południe ostoja przeciąga się na Rostokę Odrzańską i ujście Odry Zachodniej do wysokości Polic, obejmuje tam wyspy: Karw Wielki, Długi Ostrów i Radzin. Współrzędne geograficzne: 53°45'N, 14°29'E. Zbiornik jest płytki (średnia głębokość 2-3 m) i bardzo żyzny, o niezwykle wysokim zagęszczeniu organizmów bentosowych i bogatym rybostanie. Obszar ten stanowi własność Skarbu Państwa.

Dla ww. obszaru w październiku 2002 r. opracowany został Standardowy Formularz Danych (SDF), który aktualizowany został w lutym 2017 r. W SDF określone zostały m.in. przedmioty

ochrony oraz najważniejsze zagrożenia, presje i działania mające wpływ na obszar. Przedmiotami ochrony (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 31 gatunków ptaków objętych art. 4 dyrektywy 2009/147/WE i gatunki wymienione w załączniku II do dyrektywy 92/43/EEWG.

- | | |
|---|---|
| 1. trzciniak <i>Acrocephalus arundinaceus</i> | 17. mewa srebrzysta <i>Larus argentatus</i> , |
| 2. płaskonos <i>Anas clypeata</i> , | 18. mewa mała <i>Hydrocoloeus minutus</i> , |
| 3. cyranka <i>Anas querquedula</i> , | 19. brzęczka <i>Locustella luscinioides</i> , |
| 4. krakwa <i>Anas strepera</i> , | 20. podróżniczek <i>Luscinia svecica</i> , |
| 5. gęś gęgawa <i>Anser anser</i> , | 21. bielaczek <i>Mergus albellus</i> , |
| 6. gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i> , | 22. nurogęś <i>Mergus merganser</i> , |
| 7. głowienka <i>Aythya ferina</i> , | 23. kania czarna <i>Milvus migrans</i> , |
| 8. czernica <i>Aythya fuligula</i> , | 24. kania ruda <i>Milvus milvus</i> , |
| 9. ogorzałka <i>Aythya marila</i> , | 25. wąsatka <i>Panurus biarmicus</i> , |
| 10. gągoł <i>Bucephala clangula</i> , | 26. kormoran <i>Phalacrocorax carbo</i> |
| 11. sieweczka obrożna <i>Charadrius</i> | <i>sinensis</i> , |
| <i>hiaticula</i> , | 27. siewka złota <i>Pluvialis apricaria</i> , |
| 12. rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i> , | 28. perkoz dwuczuby <i>Podiceps</i> |
| 13. derkacz <i>Crex crex</i> , | <i>cristatus</i> , 29. kropiatka <i>Porzana</i> |
| 14. łabędź krzykliwy <i>Cygnus cygnus</i> , | <i>porzana</i> , |
| 15. łyska zwyczajna <i>Fulica atra</i> , | 30. ohar <i>Tadorna tadorna</i> , |
| 16. bielik <i>Haliaeetus albicilla</i> , | 31. czajka <i>Vanellus vanellus</i> . |

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody organ sprawujący nad obszarem Natura 2000 sporządza projekt planu ochrony, który ustanawiany jest w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. środowiska. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu ochrony dla obszaru OSOP Zalew Szczeciński PLB320009 jest dyrektor urzędu morskiego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Zalew Szczeciński” PLB320009.

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

Uznany został za obszar mający 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.

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

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

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

- siedliska przyrodnicze:
 1. 1130 estuaria,
 2. 1150 laguny przybrzeżne,
 3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,
 4. 1310 śródlądowe błotniste solniska z solirodkiem (*Solicornion ramosissimae*),
 5. 1330 solniska nadmorskie (*Glauco-Puccinellietalia Maritimae*, część – zbiorowiska nadmorskie),

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

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

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

SOOS „Dolna Odra” obejmuje dolinę Odry (z dwoma głównymi kanałami: Wschodnią Odrą i Zachodnią Odrą), rozciągająca się na przestrzeni ok. 90 km, stanowiącą mozaikę obejmującą tereny podmokłe z torfowiskami i łąkami zalewanymi wiosną, lasy olszowe i łęgowe, starorzecza, liczne odnogi rzeki i wysepki. [...]Duży udział w obszarze mają naturalne tereny zalewowe. Ostoja obejmuje również fragmenty strefy krawędziowej Doliny Odry z płacami roślinności sucholubnej, w tym z murawami kserotermicznymi oraz lasami. Na terenie ostoi

występują] dobrze zachowane siedliska, w tym 21 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz liczne rzadkie i zagrożone gatunki zwierząt, w tym 17 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG (GDOŚ 2017).

W bezpośrednim sąsiedztwie toru wodnego Świnoujście-Szczecin położone jest Międzyodrze. Jest to wyspa torfowa położona pomiędzy Odrą Wschodnią i Odrą Zachodnią, obszar największego w Europie torfowiska fluwiogenicznego o miąższości do 10 m, poprzecinanego siecią kanałów, starorzeczy, rowów i rozlewisk o długości łącznej ok. 200 km. W tych szczególnych warunkach, przy bardzo ograniczonym gospodarowaniu wykształciła się charakterystyczna szata roślinna. Dobrze zachowane siedliska dają schronienie i miejsce spoczynku oraz zapewniają bazę pokarmową dla wielu rzadkich i zagrożonych gatunków zwierząt, w tym nocka łydkowłosego *Myotis dasycneme*, gatunku wymienianego w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Liczne ślepe odnogi rzeczne, szerokie kanały oraz bogactwo terenów podmokłych i zalewowych znajdujących się na obszarze ostoi Dolina Odry stanowią szczególnie korzystny i preferowany teren żerowiskowy dla tego gatunku. W kanałach Międzyodrza występuje m. in. salwinia pływająca *Salvinia natans* i grzybieńczyk wodny *Nymphoides peltata* (GDOŚ 2017).

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

- siedliska przyrodnicze:
 1. 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*),
 2. 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactria spp.*),
 3. 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaea*, *Potamogeton*,
 4. 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculus fluitans*),
 5. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubrum* p.p. i *Bidens* p.p.,
 6. 4030 suche wrzosowiska (*Calluna-Genista*, *Polytrichum Callunetum*, *Calluna-Arctostaphylos*),
 7. 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koeleria glauca*) (6120),
 8. murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometum* i ciepłolubne murawy z *Asplenium septentrionale* *Festuca pallens*),
 9. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinia*),
 10. 6430 ziołorośla górskie (*Adenostyles alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvulietalia sepium*),
 11. 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherum elatior*),
 12. 6440 łąki selernicowe (*Cnidium dubium*),

13. 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*),
 14. 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*),
 15. 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*)
 16. 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*),
 17. 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion roboripetraeae*),
 18. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne,
 19. 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe,
 20. 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowojesionowe (*Ficario-Ulmetum*),
 21. 9110 ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*).
- zwierzęta:
 1. nocek łydkowłosy *Myotis dasycneme*,
 2. nocek duży *Myotis myotis*,
 3. bóbr europejski *Castor fiber*,
 4. wydra *Lutra lutra*,
 5. wilk *Canis lupus*,
 6. traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*,
 7. kumak nizinny *Bombina bombina*,
 8. kiełb białopłetwy *Gobio albipinnatus*,
 9. boleń *Aspius aspius*,
 10. koza *Cobitis taenia*,
 11. jelonek rogacz *Lucanus cervus*,
 12. pachnica dębowa *Osmoderma eremita* (*Osmoderma barnabita*),
 13. kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*,
 - 14. zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Puszcza Goleniowska” (PLB320012)

Obszar Puszcza Goleniowska graniczy z obszarem Planu od strony wschodniej. Obszar obejmuje m. in. część dużego kompleksu leśnego na północny-zachód od Goleniowa i na wschód od Zalewu Szczecińskiego, rozległe bagna (w dużej części zalesione) pomiędzy rzeką Iną i Stepnicą, łąki, pola, Jez. Ostrowo, Jez. Przybiernowskie, kilka niewielkich śródleśnych jezior, wiele torfianek oraz kompleks śródleśnych stawów koło Krokorzyc. Sieć hydrograficzna jest na tym terenie bardzo gęsta. Dotyczy to głównie jego południowej części (GDOŚ, 2017). Ważna ostoja lęgowych: kani rudej, bielika, derkacza, żurawia, zimorodka, podróżniczka,

gągoła i kszyska. Występuje tu co najmniej 36 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej (GDOŚ, 2017).

Plan zadań ochronnych OSOP „Puszcza Goleniowska” ustanowiony został Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 „Puszcza Goleniowska” (PLB320012) (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014 r. poz. 1933) zmieniony Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 marca 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 (Dz. Urz. Woj. 2017 r. poz. 1273) oraz Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 5 czerwca 2018 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 (Dz. Urz. Woj. 2018 r. poz. 2737).

Przedmiot ochrony OSOP „Puszcza Goleniowska” stanowi 8 gatunków ptaków (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014 r. poz. 1933):

1. kania ruda *Milvus milvus*,
2. bielik *Haliaeetus albicilla*,
3. derkacz *Crex crex*,
4. żuraw *Grus grus*,
5. zimorodek *Alcedo atthis*,
6. podróżniczek *Luscinia svecica*,
7. gągoł *Bucephala clangula*,
8. kszysk *Gallinago gallinago*.

Police-Kanały PLH 320015

Ostoja znajduje się granicy obszaru Planu. Ostoja położona jest

Sieć podziemnych kanałów długości ok. 4000 m, stanowią pozostałość po przedwojennej fabryce paliw lotniczych (benzyny syntetycznej) - Hydrier Werke Politz. Największe zimowisko nietoperzy na Pomorzu Zachodnim (780 osobników - sezon zimowy 2003). Zimuje tu 6 gatunków nietoperzy, z czego 2, to gatunki z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Przedmiotem ochrony tego obszaru są dwa gatunki nietoperzy Mopek *Barbastella barbastellus* i nocek duży *Myotis myotis*.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Uroczyska w Lasach Stepnickich” (PLH320033)

Ostoja znajduje się przy południowo-wschodniej granicy obszaru Planu. Ostoja położona jest w południowo-wschodniej części Puszczy Goleniowskiej. W jej granicach znajdują się dwa rezerваты chroniące kompleksy torfowisk („Olszanka”, „Uroczysko święta im. prof. M. Jasnowskiego”) oraz położone między nimi tereny leśne i zaroślowe (GDOŚ, 2015b). Jest to obszar ważny dla ochrony torfowisk wysokich, lasów łęgowych i borów bagiennych. Na terenie ostoi występuje wiele gatunków roślin rzadkich i zagrożonych w Polsce lub lokalnie, jest to jedno z najbogatszych w Polsce stanowisk długosza królewskiego *Osmunda regalis* (GDOŚ, 2017 r.).

Plan zadań ochronnych SOOS „Uroczyska w Lasach Stepnickich” ustanowiony został Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska w Lasach Stepnickich” PLH320033 (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014 r. poz. 1658) zmieniony Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 maja 2017 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033 (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2017 r. poz. 2401).

Przedmiotem ochrony i działań ochronnych SOO „Uroczyska w Lasach Stepnickich” jest 5 siedlisk przyrodniczych (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014 r. poz. 1658):

1. 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe,
2. 7120 torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji,
3. 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą(żywe),
4. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne,
5. 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*).

4.3. 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 „Bagna Struskie”

Celem ochrony jest obiekt cenny zarówno ze względu na faunę i florę jak i na walory krajobrazu. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Zagrożenie stanowi melioracje, zabudowa hydrotechniczna, nie prowadzenie wypasu zwierząt gospodarskich.

Wskazania konserwatorskie: zakaz lokalizacji obiektów kubaturowych pogarszających istniejący krajobraz, prowadzenie ekstensywnej gospodarki rolnej.

Użytek ekologiczny „Wyspy Odrzańskie”

Celem ochrony jest zachowanie ze względów estetycznych, naukowych, przyrodniczych i dydaktycznych cennych pozostałości naturalnych ekosystemów w dolinie Odry.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Zagrożenie stanowi budowa kanału żeglownego i pola refulacyjne.

Wskazania konserwatorskie: zakaz zabudowy terenu i zmiany melioracji.

Użytek ekologiczny „Babińskie Zbocza I”

Celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych muraw i zarośli porastających bardzo urozmaicone krajobrazowo zbocza doliny Odry.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Brak jest bezpośrednich zagrożeń. Wskazanie konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

Użytek ekologiczny „Kacze, Mewia Wyspa i Żurawi Ostrów”

Celem ochrony jest zachowanie ze względów estetycznych, naukowych, przyrodniczych i dydaktycznych cennych pozostałości naturalnych ekosystemów zlokalizowanych w dolinie Odry, przewodnim celem jest ochrona siedlisk rozrodu rzadkich gatunków płazów i ptaków.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry, kompleks szuwarowo-zaroślowy z płacami łągów.

Brak jest bezpośrednich zagrożeń. Wskazanie konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

5. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych

5.1. Zarząd nad Portem Morskim w Policach

Na początku lat 70. surowce dla Zakładów Chemicznych w Policach, były przeładowywane w porcie w Świnoujściu. Stamtąd barkami i małymi statkami były transportowane do portu w Policach. Większe jednostki nie mogły tu wpływać ze względu na poziom zanurzenia. Pod koniec lat 70. w związku z wysokim obrotem mas towarowych w zakładach chemicznych, podjęto decyzję o budowie na Odrze portu pełnomorskiego. Inwestycję rozpoczął Zarząd Portu

Szczecin-Świnoujście, później przejęły ją i dokończyły Zakłady Chemiczne Police. Terminal Morski nazywany też Portem Morskim był gotowy do przeładunków w 1993 roku.

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

Przedmiotem działalności Spółki jest:

- budowa portów morskich,
- budowa pozostałych obiektów inżynierii wodnej,
- transport wodny przybrzeżny,
- działalność portów morskich,
- obsługa żeglugi morskiej i śródlądowej,
- kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek,
- wynajem nieruchomości na własny rachunek,
- zarządzanie nieruchomościami na zlecenie,
- prace badawczo-rozwojowe w dziedzinie nauk technicznych,
- prace badawczo-rozwojowe w dziedzinie nauk ekonomicznych,
- roboty związane z budową obiektów inżynierii wodnej,
- pozostałe specjalistyczne roboty budowlane, gdzie indziej niesklasyfikowane (dot. wyłącznie: prac pod powierzchnią wody), transport morski i przybrzeżny pasażerski,
- transport morski i przybrzeżny towarów,
- działalność usługowa wspomagająca transport morski,
- działalność usługowa wspomagająca transport śródlądowy,
- kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek,
- wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi,
- zarządzanie nieruchomościami wykonywane na zlecenie,
- badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych,
- badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk społecznych i humanistycznych.²

5.2. 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, tworzącym 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

² Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Policach

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.³

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 wykorzystaniu, w sposób zapewniający najlepsze efekty gospodarcze i społeczne, tak istotnych elementów obszarów nadbrzeżnych, jakimi są lokalne porty morskie i przystanie. Kierunki rozwoju lokalnych portów zawarte są w lokalnych planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwoju gmin nadmorskich.

Rozwojowi portu lokalnego w Policach sprzyjają następujące czynniki:

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

³ „Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, 2009

- aktywność i możliwości rozwojowe i inwestycyjne użytkowników portu,
- istniejąca infrastruktura.

Mimo obiektywnie mało korzystnych warunków rozwoju, małe porty i przystanie mogą stanowić ważny czynnik aktywizacji gminy, w której zlokalizowany jest port.

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

W porcie morskim w Policach świadczone są następujące usługi:

- ładunki portowe - Udostępnienie nabrzeża do rozładunku lub załadunku urządzeniami przeładunkowymi klienta drobnicy i konstrukcji stalowej;
- usługi dla statków - Całodobowa obsługa w zakresie zaopatrzenia statków m.in. w paliwo, smary i inne materiały techniczne;
- place składowe - Udostępnianie utwardzony placów składowych na czas nieprzekraczający 30 dni bez konieczności podpisywania umowy;
- cumowanie statków;
- wynajem żurawia - W Porcie Morskim dostępne są żurawie chwytakowe o nośności Q=10 t, w Porcie Barkowym – o nośności Q=8 t;
- wynajem ładowarki;
- sprzedaż wody pitnej;
- odbiór odpadów ze statków korzystających z nabrzeży leżących w granicach Portu Morskiego w Policach;
- udostępnienie akwenu i nabrzeża do wodowania jednostek.⁴

5.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej

a) Aktywność rybacka

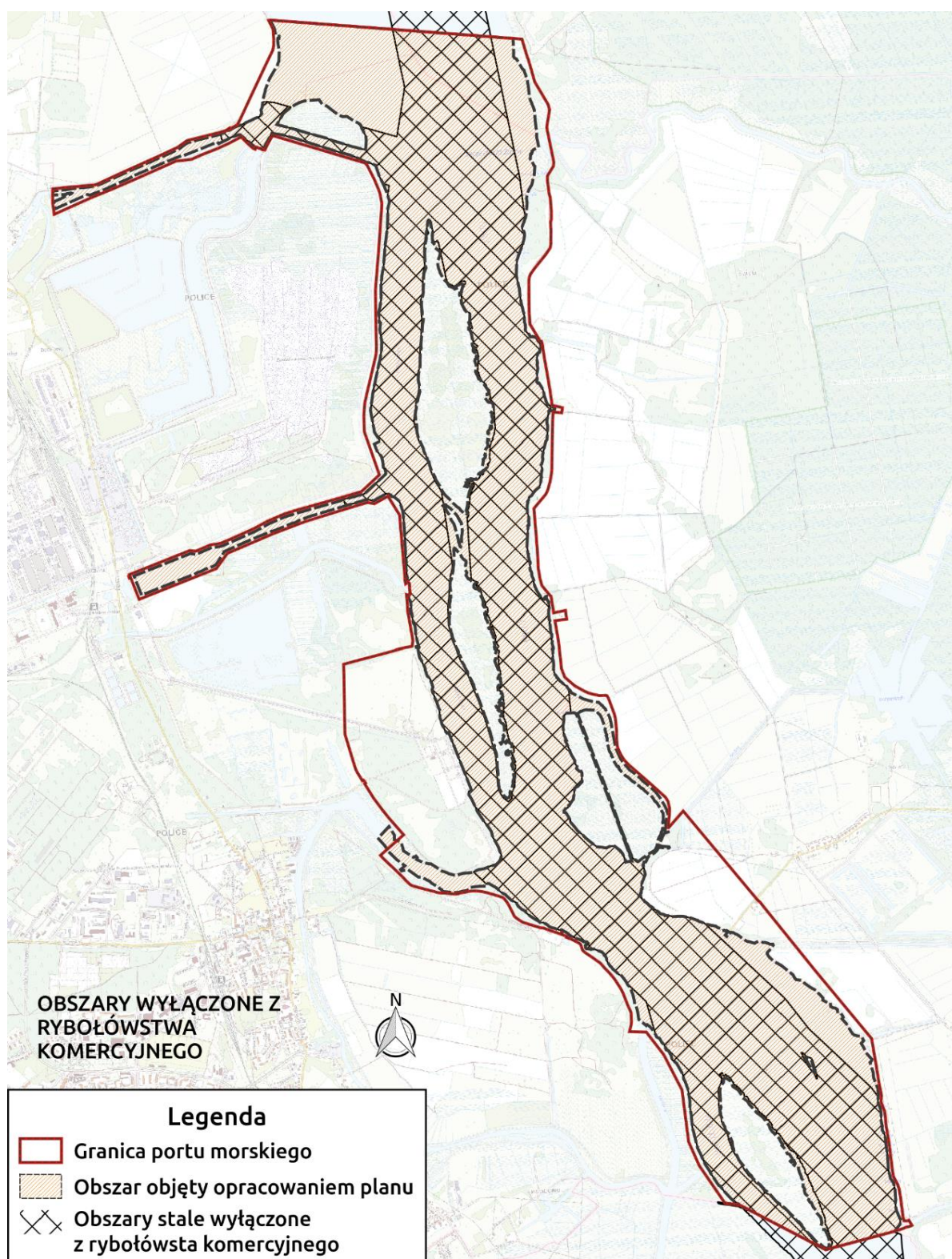
Na podstawie art. 11 w związku z art. 141 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w drodze zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. określił, że obszarem na stałe wyłączonym z rybołówstwa komercyjnego są obszary portów. Mając powyższe na uwadze, port morski w Policach znajduje się poza zasięgiem aktywności rybackiej.

⁴ <http://www.portpolice.pl>

b) Aktywność wędkarska

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

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



Ryc. 3. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Policach – obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego

Źródło: opracowanie własne

5.4. 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 obszarze opracowania żegluga obligatoryjnie odbywa się po torach wodnych, które posiadają określone w przepisach parametry – długość, szerokość i głębokość. Daje to gwarancję bezpiecznej żeglugi statkom zawijającym do portu Police oraz wykonującym żeglugę tranzytową w kierunku południowym do portu Szczecin i w kierunku północnym do portu Świnoujście i portów Zalewu Szczecińskiego. Za utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych odpowiadają: Urząd Morski w Szczecinie (tory wodne zaliczane do infrastruktury zapewniającej dostęp do portów) oraz podmiot zarządzający portem w Policach – Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. (tory wodne zaliczane do infrastruktury portowej).

Port Morski Police jest zlokalizowany na wysokości pomiędzy 44 a 53 kilometrem toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Na obszarze portu zlokalizowane są następujące tory wodne:

- fragment toru wodnego Świnoujście – Szczecin o długości 8,97 km, od km 44,35 do km 53,32 o szerokości 90 m, z poszerzeniami na łukach i na południe od obrotnicy w Policach i głębokości technicznej 10,5 m,
- tor wodny w Kanale Polickim (Wąski Nurt) o długości 5,32 km, o szerokościach na odcinkach: 70 m – od km 0 toru do km 5,03; od 160 m do 130 m – od km 5,03 do km 5,15; od 130 m do 140 m – od km 5,15 do km 5,32 oraz głębokościach: 4,5 m – od km 0 do km 5,03 i głębokości 10,5 m – od km 5,03 do km 5,32.
- podejście do Kanału Kiełpińskiego: długość - 0,3 km, szerokość w dnie - od 20 m do 30 m, głębokość - od 1,5 do 10,5 m;
- tor w Kanale Kiełpińskim: długość - 0,9 km, szerokość w dnie - 20 m, z poszerzeniem na zakręcie u zbiegu z rzeką Gunica, głębokość - od 1,0 m do 4,6 m;
- tor na rzece Gunica: długość - 1,12 km, szerokość w dnie - 15 m, głębokość - od 1,0 m do 3,0 m;

- tor w Kanale Barkowym: długość – 1,55 km, szerokość w dnie - 18 m, z poszerzeniami na wejściu do Kanału Barkowego i na wejściu do Basenu Barkowego , głębokość - 4,4 m;
- fragment toru w Kanale Wietlina (Ciasny Nurt): długość - 2,05 km, szerokość w dnie - 70 m, głębokość - 4,5 m.

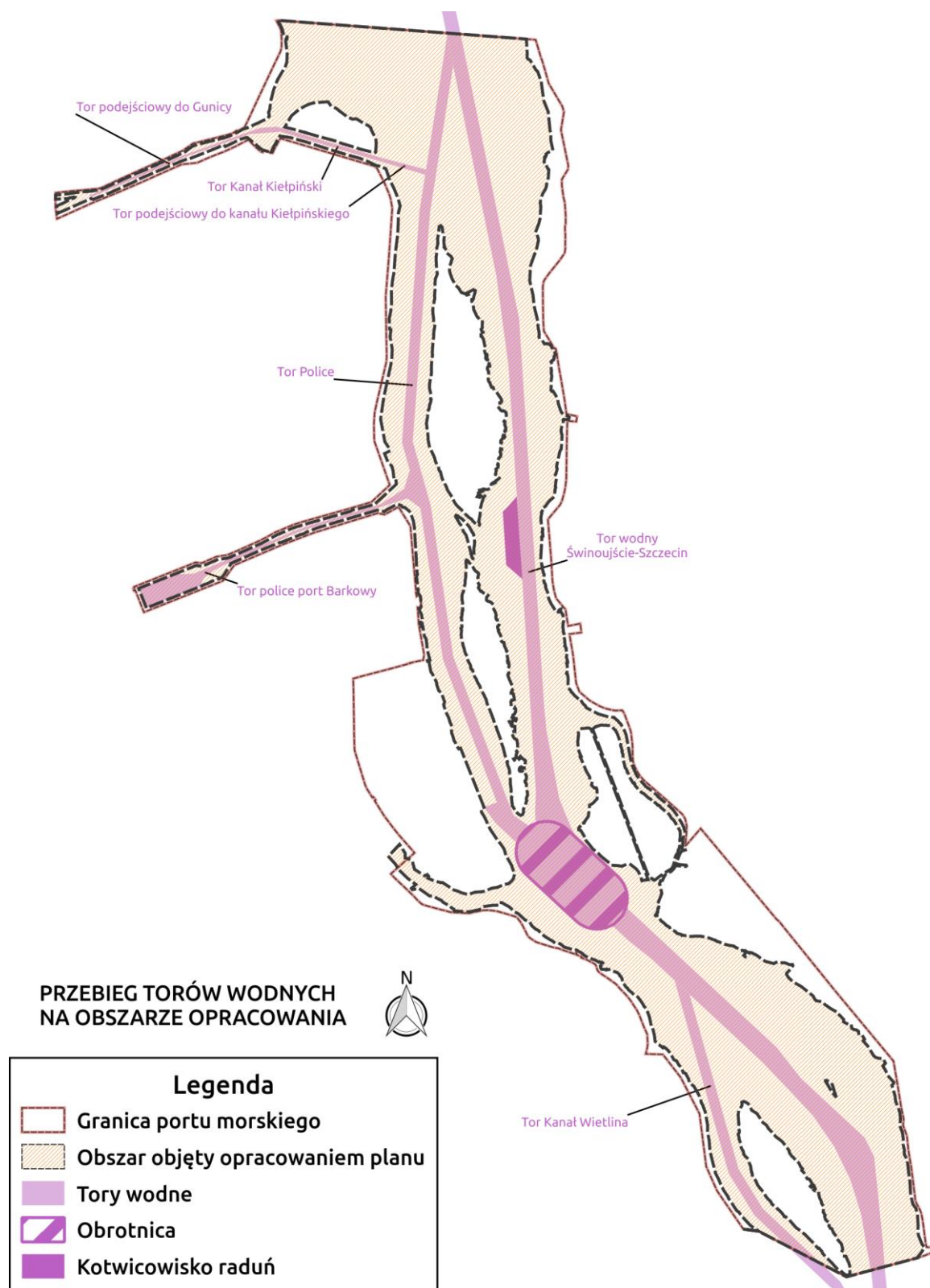
Ponadto na obszarze portu Police znajdują się następujące elementy infrastruktury dostępowej do portów:

- obrotnica na km 49,95 (obrotnica w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 400 m i osi dłuższej o długości 850 m i głębokości 10,5 m),
- kotwiczowisko Raduń o powierzchni 0,1 km² i głębokościach od 8,8 do 11,8 m.

Urząd Morski w Szczecinie odpowiada za utrzymanie:

- toru wodnego Świnoujście-Szczecin,
- toru w Kanale Kiełpińskim, wraz z podejściem,
- toru w Kanale Polickim,
- toru w Kanale Wietlina,
- kotwiczowiska Raduń,
- obrotnicy w Policach.

Za utrzymanie pozostałych torów wodnych na obszarze portu odpowiada Zarząd Morskiego Portu Police Sp. Z o.o.



Ryc. 4. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Morskiego w Policach

Źródło: opracowanie własne

Ruch jednostek pływających na obszarze morskich wód wewnętrznych regulują przepisy odrębne, tzw. przepisy portowe. Określają one zasady bezpieczeństwa ruchu statków,

korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska i utrzymania porządku na obszarze morskich portów, leżących w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Przepisy portowe stosuje się również na obszarze morskich przystani oraz kotwiczowisk położonych poza obszarem portów, a także na redach portów i torach wodnych prowadzących do portów i przystani. Na obszarze opracowania obowiązują następujące akty prawne:

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

Żegluga portowa, a więc żegluga odbywająca się w obrębie portów wraz z przyległymi akwenami, została oznaczona na poniższej rycinie:

Zasady ruchu statków w porcie Police na podstawie Przepisów portowych:

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

- 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 215 m, a szerokość całkowita 31 m; 2) zanurzenie statków o długości całkowitej do 160 m, wchodzących i wychodzących z portu Szczecin nie może przekraczać 9,15 m;
- 3) wzajemny stosunek dopuszczalnych długości, szerokości i zanurzenia dla statków o długości całkowitej ponad 160 m wchodzących do portu w Szczecinie określa tabela, stanowiąca załącznik nr 6 do zarządzenia;
- 4) zanurzenie statków wchodzących i wychodzących z Portu Morskiego Police nie może przekraczać 9,15 m przy długości całkowitej do 170 m;
- 5) wzajemny stosunek dopuszczalnych długości, szerokości i zanurzenia dla statków o długości całkowitej ponad 170 m wchodzących do portu morskiego w Policach określa tabela, stanowiąca załącznik nr 7 do zarządzenia;
- 6) statki, których załadunek jest przewidziane do zanurzenia określonego w pkt 2, 3, 4 i 5, winny być zgłoszone do Kapitanatu Portu Szczecin co najmniej na 12 godzin przed zakończeniem załadunku w Szczecinie lub odładunku w Świnoujściu;
- 7) statki o długości całkowitej od 120 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 0,5 Mm;
- 8) statki o długości całkowitej od 120 m do 160 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy

widzialności mniejszej niż 0,5 Mm, o ile w rejonie ograniczonej i złej widzialności zachowane są warunki przejścia w jednym kierunku;

9) statki o długości całkowitej od 180 do 200 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a w porze nocnej, na odcinku od I Bramy Torowej, każdorazowo za zgodą oraz na warunkach określonych przez kapitana portu Szczecin, po zasięgnięciu opinii szefa pilotów;

10) statki o długości całkowitej ponad 200 m lub szerokości całkowitej powyżej 31 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu tylko w porze dziennej przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm;

10a) statki o zanurzeniu przekraczającym 9,0 m, na odcinku toru wodnego Świnoujście - Szczecin, na południe od północnego cypla wyspy Mielin, dopuszcza się do ruchu przy widzialności nie mniejszej niż 2,0 Mm, a od I Bramy Torowej tylko w porze dziennej;

11) statki pasażerskie o długości całkowitej powyżej 200 m dopuszcza się do ruchu w porze nocnej, na warunkach określonych przez kapitanów portu Szczecin i Świnoujście.

§ 57. W porcie barkowym Police obowiązują następujące zasady ruchu statków: 1) długość całkowita statków nie może przekraczać 120 m, a szerokość całkowita 15 m; 2) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Szczecin;

3) podczas obracania statku o długości całkowitej większej niż 85 m, na przeciwległym nabrzeżu nie może znajdować się żadna inna jednostka pływająca.

Elementy oznakowania toru wodnego Świnoujście – Szczecin, istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi w rejonie portu w Policach, to⁵:

- stawy świetlne nabieżników: Stepnica, Raduń, Krępa, Domańce, Police, Ina N, Łąki, Bykowo – 8 staw,

- światła sektorowe Domańce, Ińskie – 2 stawy,

- stawa świetlna Kopina – 1 sztuka,

- dalby świetlne systemu bocznego: Raduń, nr 36, 40, 41, 43, 44 – 6 sztuk,

- dalby świetlne kardynalne: na N od Wyspy Wielki Karw, na S od Wyspy Długi Ostrów, na N od Wyspy Mnichów – 3 sztuki,

- pławy świetlne nr 29, 30, 33, 34, 37, 38, 39, 42 – 8 sztuk.

Elementy oznakowania pozostałych torów wodnych na obszarze portu Police, to:

- pławy świetlne na podejściu do nabrzeża Portu Morskiego Police – 2 sztuki,

- pławy nieświecące w Kanale Polickim – 10 sztuk,

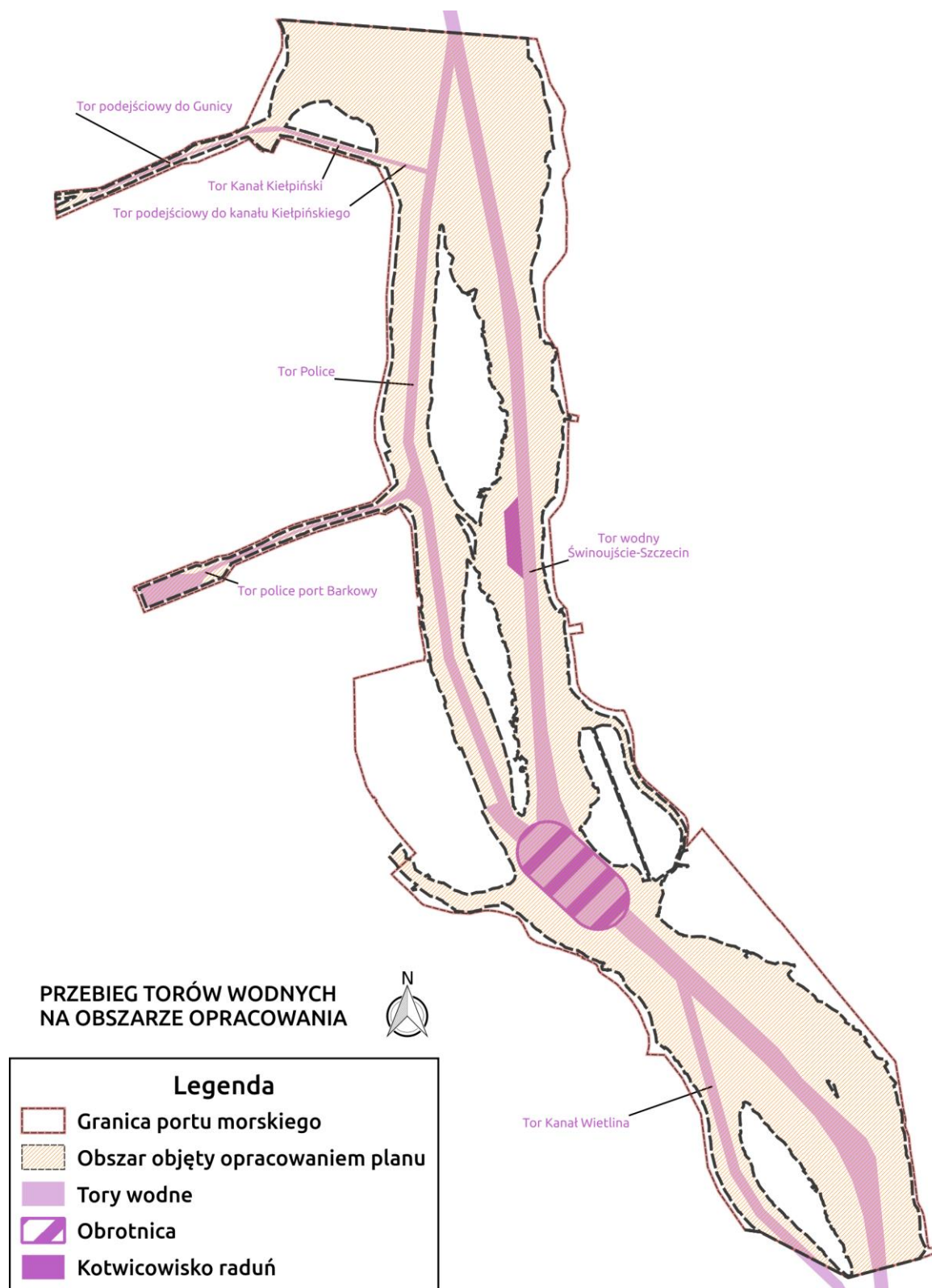
- pławy nieświecące w Kanale Wietlina – 5 sztuk.

Oznakowanie nawigacyjne na torach wodnych obsługiwane i utrzymywane jest przez Urząd Morski w Szczecinie.

Obiekty hydrotechniczne w porcie tj. nabrzeża, stanowiska dalbowe, wejścia do kanałów i basenów oznakowywane są przez podmioty użytkujące te obiekty. W porcie Police znajdują się następujące światła nawigacyjne:

⁵ Na podstawie danych otrzymanych z Wydziału Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

- światła wejściowe do Kanału Barkowego – 2 sztuki,
- światła na nabrzeżu Portu Morskiego Police – 2 sztuki,
- światła na krańcach stanowiska dalbowego Mijanka – 2 sztuki.



Ryc. 5. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.

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

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

5.5. Składowanie urobku

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

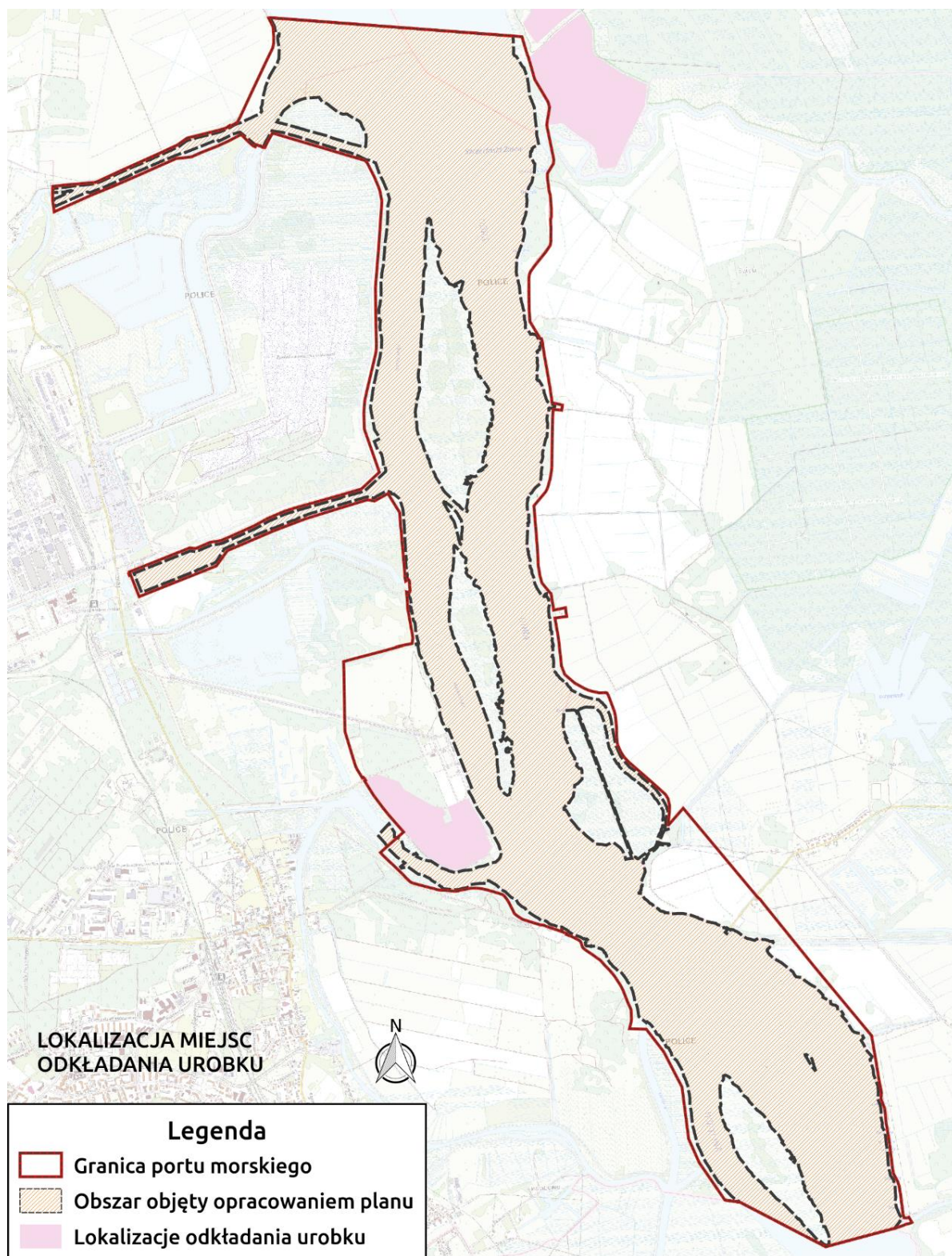
Z uwagi na istniejące uwarunkowania hydro- i litodynamiczne prace pogłębiarskie prowadzi się na torach wodnych, redach i w basenach wszystkich polskich portów morskich oraz w zalewach. Prace te to nie tylko wydobywanie osadu dennego, ale również jego transport, a następnie bezpieczne składowanie w specjalnie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

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

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

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

Urobek pobrany przy pracach podczyszczeniowych Kanału Polickiego przewożony jest na pole refulacyjne „Mańkow”, którego administratorem jest Urząd Morski w Szczecinie.



Ryc. 6. Lokalizacja pól refulacyjnych.

Źródło: opracowanie własne

5.6. Infrastruktura portowa

5.6.1. Nabrzeża portowe

Zgodnie z § 8 Zarządzenia nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2002 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Karsiborze, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz w przystaniach morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu⁶, oraz informacjami Urzędu Morskiego w Szczecinie, w skład infrastruktury portowej portu w Policach wchodzi następujące akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje:

- 1) akwatorium znajdujące się w granicach portu morskiego w Policach, na które składają się:
 - a) część rzeki Odry,
 - b) część starorzecza rzeki Odry - Łarpia,
 - c) odnoga rzeki Odry otaczająca wyspę Raduń,
 - d) Kanał Barkowy wraz z Basenem Barkowym,
 - e) ujście rzeki Gunica wraz z Basenem Gunica;
- 2) obiekty hydrotechniczne:
 - a) pomosty nabrzeża Mijanka o łącznej długości 278,00 m,
 - b) dalby cumownicze przy nabrzeżu Mijanka 5 szt.,
 - c) nabrzeże portu Morskiego o długości 415,00 m,
 - d) nabrzeża portu Barkowego o łącznej długości 789,00 m,
 - e) nabrzeże terminalu Gunica o długości 220,00 m,
 - f) umocnienia brzegowe Kanału Barkowego,
 - g) dalby w porcie Gunica (4 szt.),
 - h) dalby na Roztoce Odrzańskiej terminalu Gunica, szt. 9,
 - i) wały przeciwpowodziowe w terminalu Gunica o łącznej długości 1715,00 m;
- 3) drogi i place:
 - a) drogi w porcie Morskim,
 - b) drogi w porcie Barkowym,
 - c) place manewrowe w porcie Morskim,
 - d) place manewrowe w porcie Barkowym;
- 4) urządzenia i instalacje:
 - a) urządzenia i instalacje do transportu surowca i produktów w porcie Morskim:
 - tory poddźwigowe o długości 400,00 m,

⁶ Dz. Urz. Woj. Zach-Pom. Nr 38 poz. 798

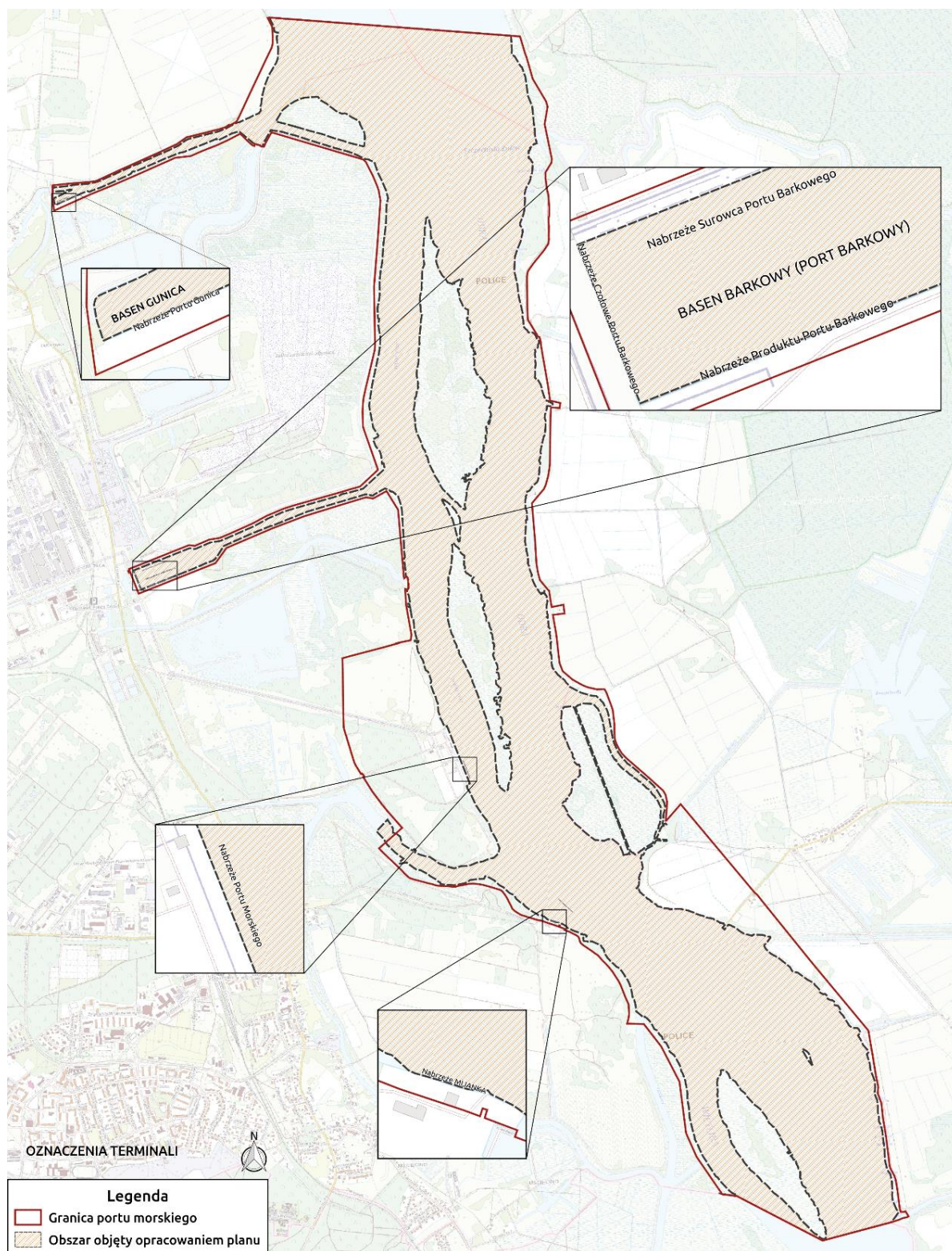
- przenośniki taśmowe o długości 11527,30 m,
 - mosty przenośnikowe o długości 7918,70 m,
 - stacje przesypowe w porcie morskim (27 szt.),
- b) urządzenia i instalacje do transportu surowca i produktów w porcie Barkowym:
- tory poddźwigowe o długości 238,00 m,
 - przenośniki taśmowe o długości 2158,47 m,
 - mosty przenośnikowe o długości 1665,19 m,
 - stacje przesypowe 5 szt.,
- c) urządzenia i instalacje elektroenergetyczne:
- stacja transformatorowa SN/NN w porcie Morskim,
 - stacja transformatorowa SN/NN w porcie Barkowym,
 - stacja transformatorowa NN w porcie Barkowym,
 - wieża oświetleniowa w porcie Barkowym (2 szt.),
 - wieża oświetleniowa w porcie Morskim (2 szt.),
 - sieć kablowa 6 KV,
 - oświetlenie zewnętrzne terenu portu Morskiego (51 punktów świetlnych),
 - oświetlenie kanału Nawigacyjnego portu Barkowego (70 punktów świetlnych),
- d) urządzenia i instalacje ciepłownicze:
- węzeł ciepłowniczy w porcie Morskim,
 - sieć przesyłowa w porcie Morskim,
 - węzeł ciepłowniczy w porcie Barkowym,
 - sieć przesyłowa w porcie Barkowym,
- e) urządzenia i instalacje wodociągowe:
- rurociąg wody pitnej w porcie Morskim o długości 3473 km,
 - stacja pomp w porcie Morskim (2 szt.),
 - przepompowania w porcie Morskim (1 szt.),
 - zewnętrzny rurociąg wody w porcie Barkowym,
 - rurociąg wody pitnej w porcie Barkowym,
- f) urządzenia i instalacje kanalizacyjne:
- sieć kanalizacji sanitarnej w porcie Morskim,
 - sieć kanalizacji deszczowej i przemysłowej w porcie morskim,
 - przepompowanie ścieków w porcie Morskim (4 szt.),
 - sieć kanalizacji ogólnospławnej w porcie Barkowym,
 - osadnik Inhoffa w porcie Barkowym (1 szt.),

- g) urządzenia i instalacje telekomunikacyjne i informatyczne:
 - sieć teleinformatyczna w porcie Morskim,
 - modem i urządzenia sieciowe w porcie Morskim (3 kpl.),
 - maszt antenowy „B” w porcie Morskim (1 szt.),
 - linia telekomunikacyjna kablowa w porcie Morskim (4700 mb),
- h) urządzenia i instalacje ochrony p. pożarowej:
 - sieć wody p. poż. z wyposażeniem w porcie Morskim,
 - instalacje sygnalizacji pożaru w budynkach w porcie Morskim,
 - hydrofor V-2600 DCM 3W w porcie Morskim (1 szt.),
 - rurociąg wody p. poż. i technicznej w porcie Morskim (1489 mb);
- 5) oświetlenie portu, w tym światła nawigacyjne:
 - a) na wejściu do Kanału Barkowego (2 szt.),
 - b) na nabrzeżu portu Morskiego (2 szt.),
 - c) na dalbach nabrzeża Mijanka (2 szt.);
- 6) infrastruktura inna:
 - a) ogrodzenie terenu portu Barkowego,
 - b) ogrodzenie terenu portu Morskiego,
 - c) automatyczna brama wjazdowa na teren portu.

5.6.2. Terminale

W obrębie portu działają 4 terminale przeładunkowe:

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



Ryc. 7. Lokalizacja terminali w Porcie Police.

Źródło: opracowanie własne.

➤ **Terminal Morski**



Ryc. 8. Terminal Morski.

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

Port Morski to dwustanowiskowe nabrzeże o długości 415 metrów i głębokości konstrukcyjnej 12,5 metrów podzielone funkcjonalnie na stanowisko do wyładunku surowców, wyposażone w dwie rozładownicze suwnice bramowe typu KONE o wydajności 6000 ton/dobę oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police SA, wyposażone w urządzenie załadownicze typu MVT o wydajności 3500 ton/dobę oraz dwa żurawie chwytakowe o nośności $Q=10t$. Ponadto nabrzeże posiada kryty magazyn (2000 m²) i place składowe o powierzchni 5 000 m². Głębokość eksploatacyjna nabrzeża wynosi 10,5 metra, pozwala to na przyjmowanie największych statków mogących przejść torem wodnym do Szczecina, tj. statków o długości 160 metrów i zanurzeniu 9,15 metra lub długości 206 metrów i zanurzeniu 8,15 metrów, odpowiada to w pełni załadowanemu masowcowi 16-18000 DWT lub częściowo załadowanemu o nośności 40 000 DWT.⁷

⁷ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

➤ **Terminal Barkowy**



Ryc. 9. Terminal Barkowy.

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

Port Barkowy posiada trzy nabrzeża o łącznej długości 791 metrów i głębokości eksploatacyjnej 4,5 metra. Wyposażenie przeładunkowe stanowią dwa żurawie chwytakowe o nośności $Q=8t$ oraz taśmociąg załadowniczy o maksymalnej zdolności załadunkowej 3500 ton/dobę. Obsługiwane są tu barki i statki o długości do 120 metrów i zanurzeniu 4 metrów, czyli około 3000 DWT.⁸

➤ **Terminal Mijanka**



Ryc. 10. Terminal Mijanka.

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

Stanowisko przeładunkowe „Mijanka” to nabrzeże o długości 286 metrów pomiędzy skrajnymi dalbami i długości linii cumowania 246 metrów oraz głębokości eksploatacyjnej 9,60 metra, przeznaczone do przeładunku produktów płynnych. Wyposażone jest w dwa punkty przeładunkowe o wydajności – amoniak 300 ton/godzinę oraz – kwas siarkowy 350

⁸ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

ton/godzinę. Na stanowisku tym mogą być obsługiwane statki o długości do 140 metrów⁹ I zanurzeniu do 9,15 metra. Maksymalna nośność statków to 24.000 DWT.

➤ **Terminal Jasienica na rzece Gunica**



Ryc. 11. Terminal Jasienica na rzece Gunica.

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

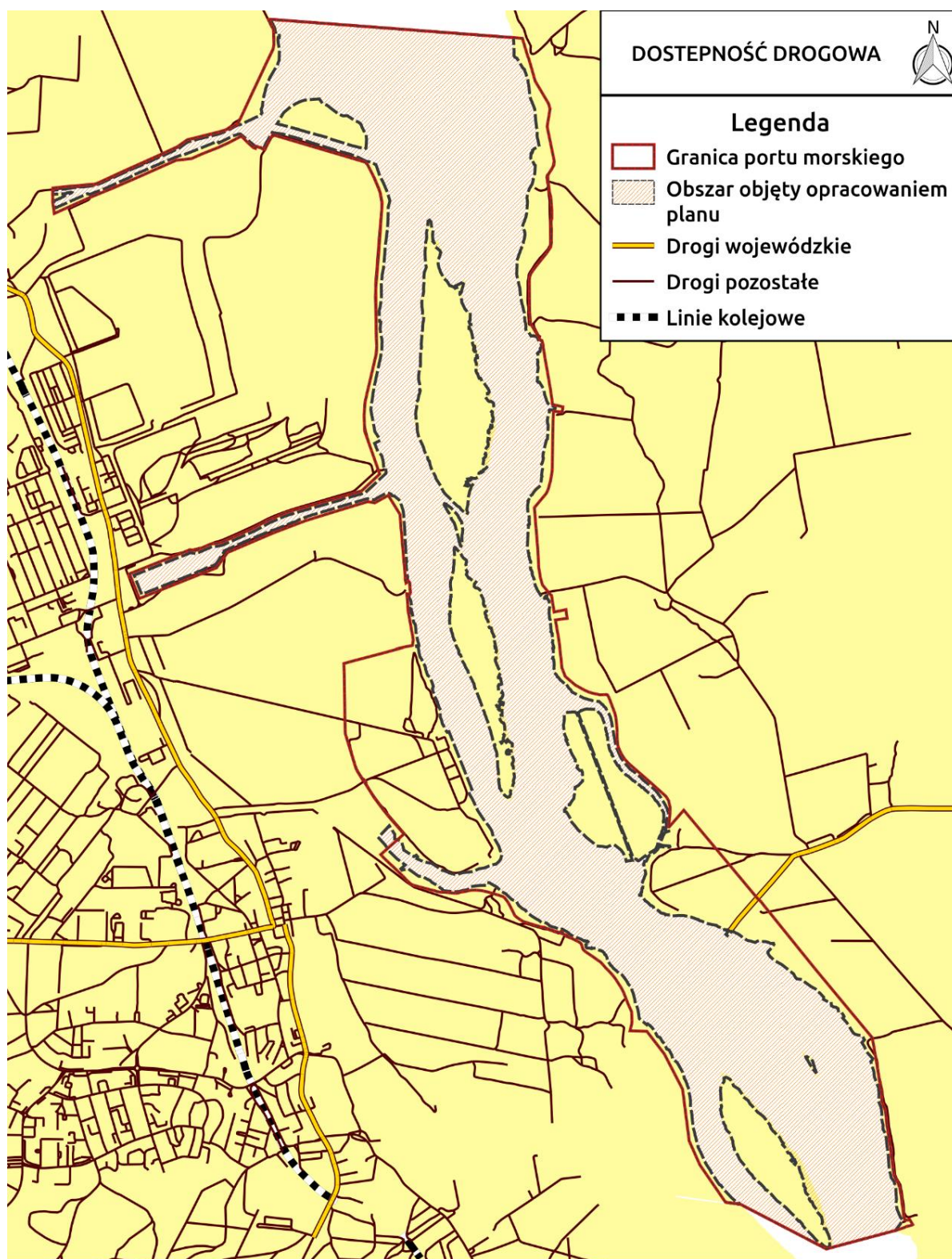
Terminal w Jasienicy na rzece Gunica został zbudowany w 1979 r. z przeznaczeniem do przeładunku przede wszystkim kruszyw niezbędnych do budowy Zakładów Chemicznych Police. W roku 2015 zakończono pierwszy etap przywrócenia terminala do funkcjonalności. Obecnie terminal jest użytkowany do postoju jednostek śródlądowych, a prowadzące do niego drogi wodne, są wykorzystywane do żeglugi komercyjnej oraz turystycznej. Długość linii cumowniczej: 220 metrów, dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżu to 1 metr oraz w kanale dojazdowym 0,8 metra (zaplanowane do osiągnięcia zanurzenie jednostek: -2,5m) Nabrzeże wyposażone w urządzenia odbojowe oraz urządzenia cumownicze.¹⁰

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

⁹ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

¹⁰ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

5.6.3. Dostępność drogowa i kolejowa



Ryc. 12. Mapa dostępności drogowej portu.

Źródło: opracowanie własne.

5.7. Port w liczbach

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

Podstawowe dane statystyczne:

- 2500000 ton ładunków rocznie
- 1000 m nabrzeży
- 254 statków rocznie
- 4 terminale przeładunkowe¹¹

Tabela nr 4. Ruch statków w Porcie Police.

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

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

Ruch statków w porcie wykazuje nieznaczne wahania.

Tabela nr 5. Ilość wejść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

P	Rok	Ilość wejść
	2010	46
	2011	24
	2012	24
	2013	30
	2014	24
	2015	28
	2016	44

Źródło: Dane z UMS

Tabela nr 6. Ilość wyjść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

P	Rok	Ilość wyjść
	2010	46

¹¹ <http://www.portpolice.pl/o-nas/>

	2011	23
	2012	24
	2013	30
	2014	24
	2015	28
	2016	43

Źródło: Dane z UMS

Największy statek jaki zawinął do polickiego portu miał wyporność 48 tys. DWT. Nie ma łodzi rybackich ani kutrów, których bazą rybacką czy portem macierzystym byłyby Police. Na terenie portu nie są także zlokalizowane żadne jednostki ratownicze. Nie występują także kąpieliska.¹²

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

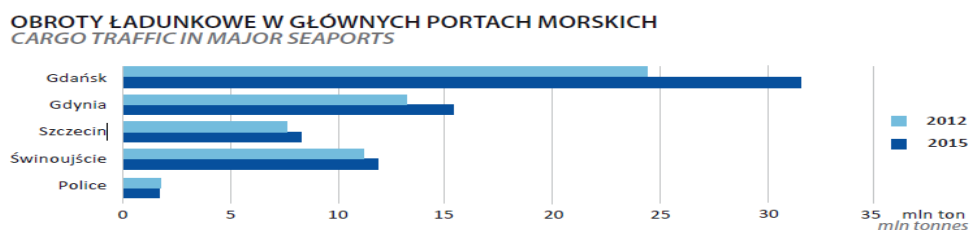
PORTY PORTS	Ogółem Grand total	W tym nadające się do eksploatacji Of which suitable for use	Z liczby ogółem Of grand total		
			nabrzeża głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji quays of depth over 10.9 m suitable for use	nabrzeża przeładunkowe trans shipping quays	
				razem total	w tym nadające się do eksploatacji of which suitable for use
	w metrach in metres				
OGÓŁEM TOTAL	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. 13. Długość nabrzeży w Porcie Police.

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017

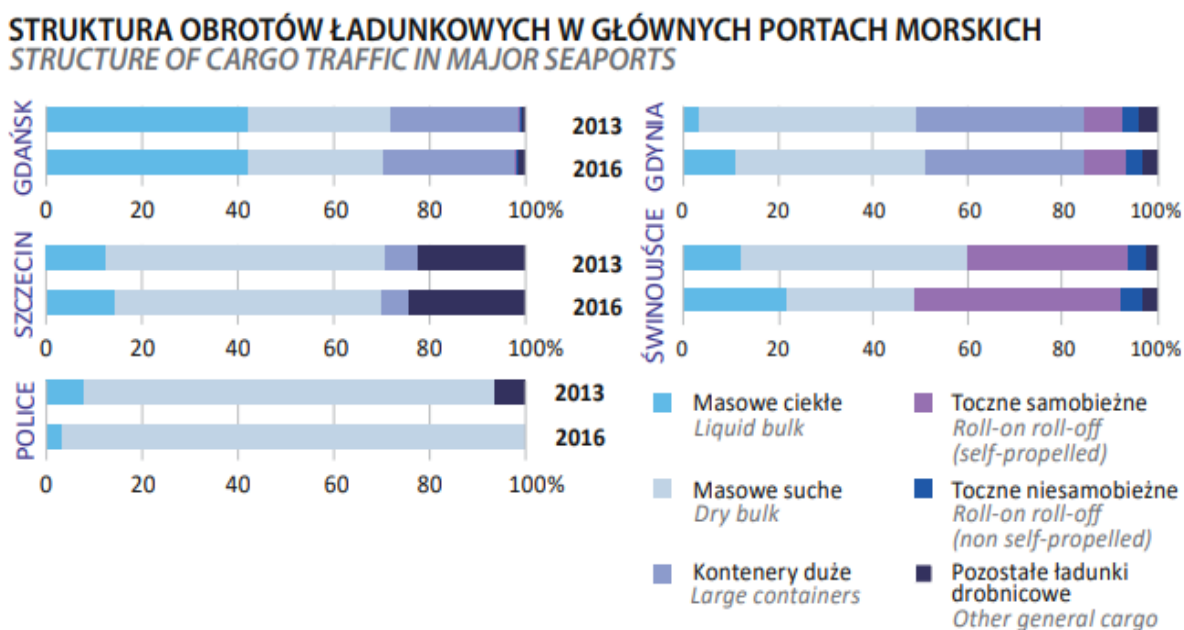
¹² Na podstawie tablic Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016

Ryc. 14. Obroty ładunkowe.



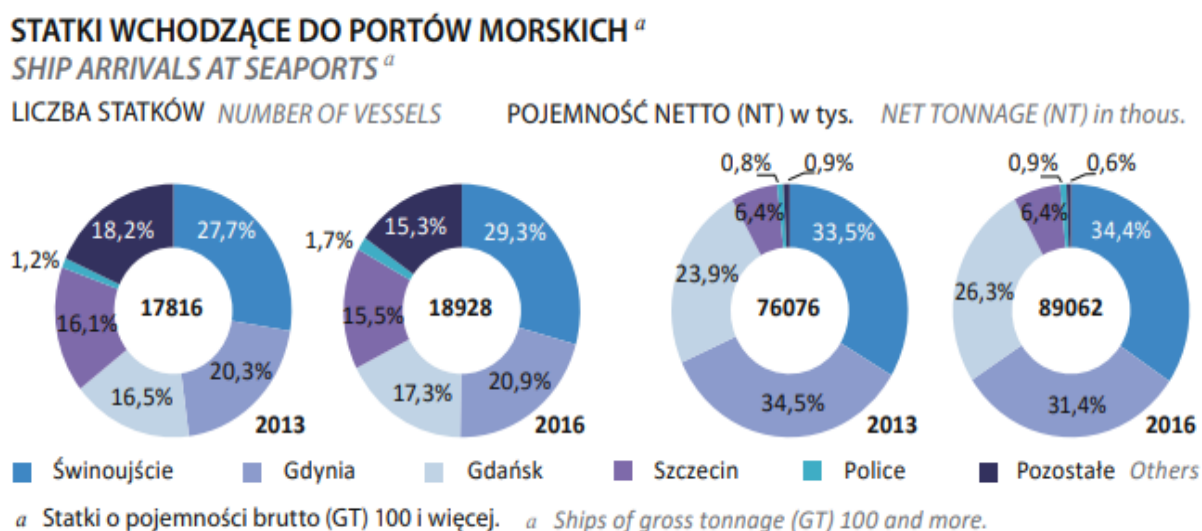
Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017

Ryc. 15. Obroty ładunkowe - struktura.



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017

Ryc. 16. Statki wchodzące do portów morskich.



Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017

5.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych

5.8.1. 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 Policach znajduje się poza zasięgiem aktywności rybackiej.

Zgodnie z §159.12 przepisów portowych zabrania się na obszarze portów przystani połowu ryb z urządzeń nawigacyjnych, mostów i urządzeń portowych. Urządzeniem portowym wg definicji jest również nabrzeże.

5.8.2. Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczniskach

Dodatkowe ograniczenia w prowadzeniu połowów na wodach Zalewu Szczecińskiego i portu w Policach poza tymi wymienionymi w zarządzeniu nr 2 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego, wprowadza Urząd Morski w Szczecinie na podstawie Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczniskach tzw. Przepisy portowe¹³.

Zgodnie z § 57 ww. Zarządzenia, „w porcie barkowym Police obowiązują następujące zasady ruchu statków:

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

5.8.3. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

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

5.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia

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

5.9.1. Liniowa infrastruktura techniczna

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

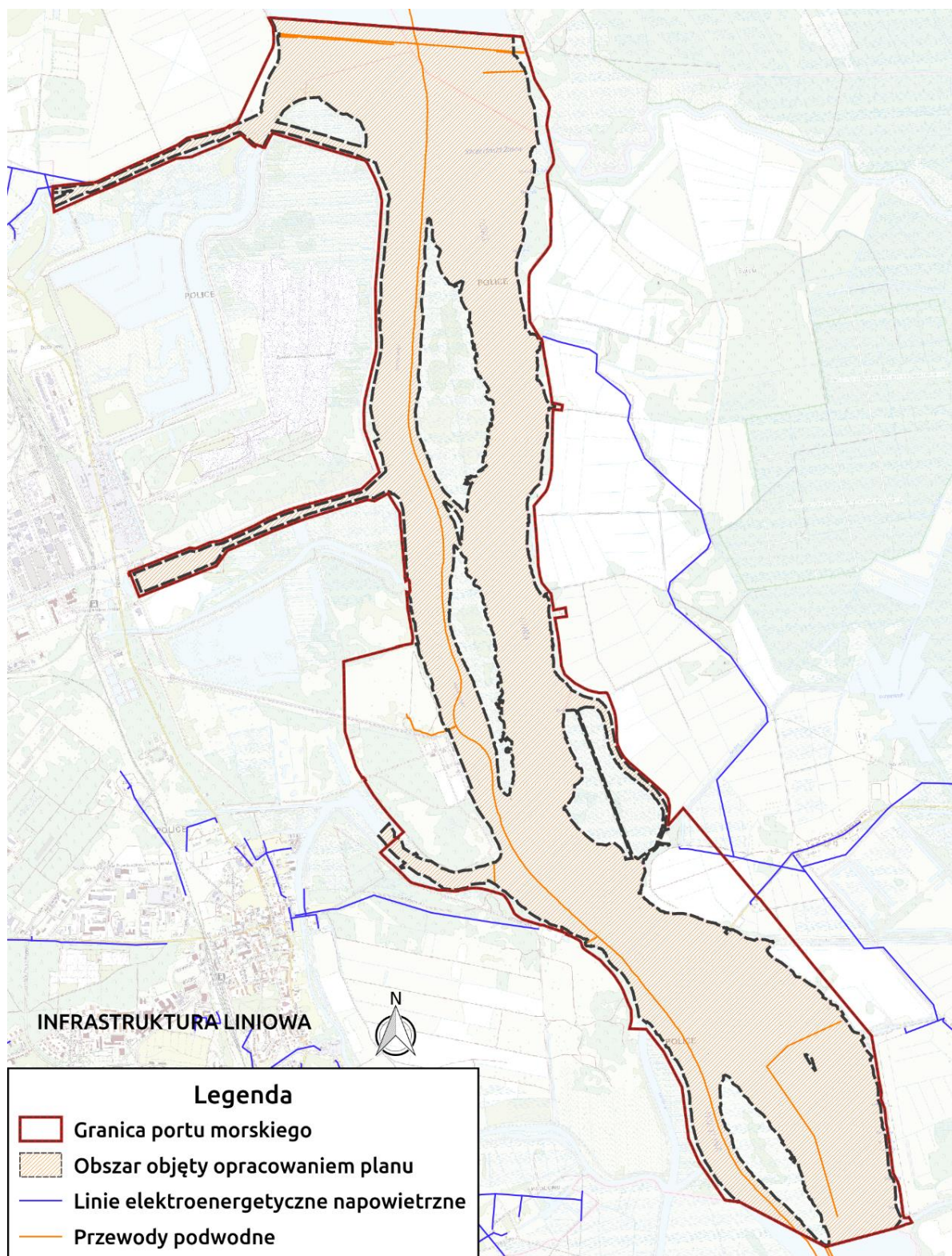
¹³ Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego z .2013. poz. 2932; zm.: z 2014 r. poz. 242, z 2015 r. poz. 4533 oraz z 2017 r. poz. 2099

Spis istniejącej liniowej infrastruktury technicznej przedstawia tabela:

Tabela nr 7. Istniejąca liniowa infrastruktura techniczna.

Lp.	Nazwa inwestycji	Gmina	Właściciel obiektu	Organ wydający decyzję
RUROCIĄGI				
1	Gazociąg w/c	Police		Urząd Morski w Szczecinie
KABLE				
1	Dwa kable energetyczne pomiędzy stawami IV Bramy Torowej zabagrowane na głębokości ok. 13 m	Police	Urząd Morski w Szczecinie	Urząd Morski w Szczecinie
2	Kabel światłowodowy VTS Świnoujście – Szczecin	Świnoujście, Stepnica, Police	Urząd Morski w Szczecinie	Urząd Morski w Szczecinie
NAPOWIETRZNE LINIE				
2	Dwutorowa linia 15 kV nr 139		ENEA Operator	Urząd Morski w Szczecinie

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



Ryc. 17. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

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

5.9.2. Kanalizacja

Port Police – wyloty kanalizacyjne

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

Ryc. 18. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Policach Źródło: Dane UMS

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

Analizowany projekt Planu sporządzany jest dla obszaru istniejącego portu morskiego w Policach. Zadaniem projektu Planu jest zdefiniowanie i uporządkowanie sposobu korzystania z tego obszaru. 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 postrzeganiem krajobrazu obszaru Planu.

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 7.

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 (N₂O), gazów przemysłowych (HFC, PFC, SF₆)] 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 8 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.

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 gruntowo-wodne obszaru Planu zostały opisane w rozdziale 3.6.1. Zgodnie z PGW obszar Planu znajduje się w zasięgu pięciu jednolitych części wód podziemnych: PLGW60003, PLGW60003, Dla jednolitych części wód podziemnych PLGW60003, oceniono ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrażone.

Zgodnie z PGW, obszar objęty projektem Planu znajduje się w zasięgu trzech jednolitych części wód powierzchniowych Odra od Parnicy do ujścia PLRW6000211999, Kanał Policki RW6000019954 i Dopływ z polderu Niekłończyca RW60001731192

Dla obszarów Odra od Parnicy do ujścia i Dopływ z polderu Niekłończyca ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określona została jako zagrożona a termin osiągnięcia dobrego stanu wyznaczony został na 2027 i 2021 rok.

W uzasadnieniu derogacji dla PLRW6000211999 i RW60001731192 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 łądu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Dla PLRW6000211999 w uzasadnieniu derogacji stwierdzono brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja przemysłowa. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Dla RW60001731192 brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn

nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

Realizacja ustaleń Planu będzie związana z użytkowaniem obszaru Planu przez jednostki pływające użytkujące obszar Zalewu Szczecińskiego, 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 Szczeciński zidentyfikowane punkty zanieczyszczeń to oczyszczalnie ścieków i powiązana z nimi dostawa zawiesiny oraz azotu ogólnego i fosforu ogólnego, składowiska odpadów komunalnych i przemysłowych.

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 Szczeciński 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 głównie z realizacją funkcji Ip Funkcjonowanie portu 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. Powstawanie odpadów może być również związane z dopuszczeniem funkcji S, turystyka sport i rekreacja.

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.

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 pogłębiania 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. 2 pkt. 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 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.

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 2T – 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 akwenów o funkcji podstawowej T – transport oraz pozostałych akwenów, w których dopuszczone zostały tory wodne do nabrzeży i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich. Może dotyczyć

również realizacji dopuszczalnej 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 odfiltrowujących 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 zasypania 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 zasypaniem 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 akwenów o funkcji podstawowej T 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 bezpiecznie 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 inwentaryzacji¹⁴ 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).

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

¹⁴ Inwentaryzacja w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026”

w znaczący sposób ograniczy zniszczenie miejsc ważnych dla poszczególnych gatunków ptaków.

5.3.1.2. 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

Znaczny wpływ na ryby mogą mieć prace wykonywane w akwencie oznaczonym jako T, dotyczące pogłębienia 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 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.

Ten negatywny wpływ prac może być w szczególności istotny we wschodniej części wód portowych, na których znajduje się okresowy obręb ochronny, wyłączony z połowów rybackich w okresie od 1 kwietnia do 31 maja w celu ochrony obszaru rozrodczego ryb (Zarządzenie Nr 1 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 30 października 2018r.).

6.3.4. Oddziaływania na gatunki i siedliska przyrodnicze podlegające ochronie prawnej.

Siedliska przyrodnicze

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

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

Fragmenty tego siedliska wykazane zostały przy wschodniej granicy Planu.

Zgodnie z poradnikiem siedlisk i gatunków drzewostany łągu wierzbowego zachowały tylko małą część naturalnego zasięgu, a jego siedliska uległy głębokim przeobrażeniom, m.in. w gleby brunatnoziemne. Głównymi przyczynami tego stanu są: wycięcie lasów i założenie łąk oraz pastwisk, usuwanie drzewostanów utrudniających spływ wód powodziowych i tworzących zatory lodowe, a także regulacje rzek i odcięcie wałami od wpływu powodzi. Doprowadziły one i nadal prowadzą do obniżenia retencji, zmniejszenia żyzności gleb, a także braku poprzecznej i podłużnej ekologicznej strefowości na aluwiach. Nadmierna eutrofizacja siedlisk łągu, wywołana zrzutami ścieków komunalnych, rolniczych i przemysłowych do rzek, zmieniła skład gatunkowy roślinności. Zmalała różnorodność, na rzecz dużego udziału roślin nitrofilnych. Poważną przyczyną degradacji jest budowa zbiorników zaporowych, gromadzących wody powodziowe. Brak zalewów poniżej czoła zapory poważnie zmienia reżim hydroekologiczny na wybitnie niesprzyjający biotopom *Salicetum albae*. Obniża się średni wysoki przepływ, zwiększa liczba dni w roku ze stanami niskimi, a w porach przeciętnych i suchych znacząco spada poziom wód gruntowych; w efekcie maleje wilgotność i żyzność łąg. Duże akweny zaporowe głęboko ingerują w procesy fluwialne, m.in. ograniczając depozycję aluwii poniżej piętrzenia. Lokalnie łąg zwiększa zasięg. Obserwuje się inicjalne stadia rozwojowe *Salicetum albae*, głównie jako wynik porzucania użytków zielonych, niekiedy masowego, wywołującego wtórną sukcesję. W fitocenozach *Salicetum albae*, rozwiniętych nad brzegami rzek, ma miejsce presja wędkarska (wydeptywanie ścieżek i stanowisk, przekopywanie runa, palenie ognisk, pozostawianie odpadów), przejawiająca się wnikaniem gatunków synantropijnych. Podobny wpływ ma fragmentacja łągów przez sieć dolinnych dróg gruntowych do zwózki siana. Potencjalnym zagrożeniem dla łągów jest stosowanie artykułu 83.1. Prawa wodnego, który mówi, że na obszarach zagrożenia powodzią, w szczególności na międzywałach, może być nakazane usunięcie drzew i krzewów. Łęgi czasami bywają wycinane z sąsiedztwa wałów z uwagi na mniejsze ssaki. Żerują one w drzewostanach wierzbowych, a w pobliskich wałach drążą nory, do których podczas powodzi dostaje się woda i rozsada nasyp. Likwidacja leśnych żerowisk powoduje spadek liczebności niepożądanych ssaków, a równocześnie obniża zagrożenie wałów utratą szczelności. Innym potencjalnym zagrożeniem jest proponowanie, w różnego typu poradnikach, nasadzeń geograficznie i ekologicznie obcej dendroflory. Posadzone na glebach łągu wierzbowego mogą głęboko przeobrazić biotop. Artykuł 120.1. Ustawy o ochronie przyrody zabrania wprowadzania gatunków obcych do środowiska przyrodniczego. Zawodność technicznych środków przeciwpowodziowych zmusza do opracowywania zabezpieczeń przyjaznych środowisku. Szuka się obszarów mogących pełnić rolę odbiorników wysokich wód. Kierowanie takich na siedliska łągu wierzbowego jest działaniem pozytywnym.

Warunkiem zachowania siedlisk *Salicetum albae* jest podtrzymanie procesów madotwórczych, a także zachowanie odpowiedniego poziomu uwilgotnienia gleb.

Ochrona ww. siedliska w dużej mierze związana z działaniami wykonywanymi poza granicami obszaru Planu.

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 ochrony bioróżnorodności 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. 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 Policach, który od lat istnieje i funkcjonuje. Ustalenia Planu porządkują stan istniejący i dopuszczają różny 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 funkcjonowaniem portu oraz sportu, turystyki i rekreacji.

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 Policach, zwiększy atrakcyjność transportowo-inwestycyjną gminy Police, wpłynie na rozwój branży transportowej a co za tym idzie na rozwój gospodarczy regionu i kraju.

Realizacja ustaleń Planu przyczyni się także do rozwoju w zakresie turystyki w gminie Police i będzie mieć pozytywny wpływ na jej rozwój.

6.3.7. Zabytki i dobra materialne

Szczegółowy opis zasad ochrony na obszarach morskich wód wewnętrznych zawarto w rozdziale 4 1. Na obszarze opracowania nie ma zabytków.

Nie mniej 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.*

Na obszarze portu wykryto wrak jednostki pływającej (stalowy kadłub?) leżący na dnie toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Wrak leży na pozycji 53° 33' 13.85"N 014° 36' 25.77"E i ma wymiary: długość – 15 metrów, szerokość – 4 metry, wysokość nad dnem 1,1 metra. Głębokość dna w rejonie wraku wynosi 11,5 metra. Przypuszcza się, że przedmiotowy wrak ma wartość historyczną – na tę chwilę brak jest pełnego rozpoznania. Wskazuje się przy tym, że na dnie wód objętych opracowaniem planu mogą zalegać relikty jednostek pływających i ich wyposażenia z różnych okresów historycznych. Wrak ten należy zachować w ww. lokalizacji.

Obecnie wrak jest sprawdzany hydrograficznie przez Urząd Morski w Szczecinie.

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

5.3.8.1. OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zalew Szczeciński” PLB320009

Północna część obszaru Panu znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński. Obszar Natura 2000 Zalew Szczeciński został opisany w rozdziale 4.2. 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
F02.03	Wędkarstwo	Zakaz na podstawie przepisów odrębnych.	Na podstawie przepisów odrębnych.
J02.11	Odkładanie wybagrowanego materiału	Nie dotyczy	W granicach Planu nie wyznaczono takich miejsc
E01.03	Zabudowa rozproszona	Nie dotyczy	-
A02	Zmiana sposobu uprawy	Nie dotyczy	-
K03.04	Drapieżnictwo	Nie dotyczy	-
C01.07	Inna działalność wydobywcza	Nie dotyczy	Plan nie wprowadza ustaleń.
J02.02	Usuwanie osadów, mułu	Usuwanie osadów dennych	Na zasadach przepisów odrębnych
E03.01	Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych / obiektów rekreacyjnych	Nie dotyczy	-
F03.01	Polowanie	Nie dotyczy	-
G01.01	Żeglarstwo	Turystyka sport i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
F03.02.03	Chwywanie, trucie kłusownictwo	Nie dotyczy	-
B01	Zalesienie terenów otwartych	Nie dotyczy	-
A04.03	zarzucenie pasterstwa, brak wypasu	Nie dotyczy	-
K02.03	eutrofizacja (naturalna)	Nie dotyczy	-

D02.01	linie elektryczne i telefoniczne	Infrastruktura techniczna	Wskazania dot. układania infrastruktury technicznej pod powierzchnią dna akwenu
J02.01	Składowanie śmieci, odkładanie wybagrowanego materiału	Nie dotyczy	-
E03	Odpady, ścieki	Obszary graniczące z lądem.	Na zasadach przepisów odrębnych
G02	Infrastruktura sportowa i rekreacyjna	Sport, turystyka i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
A03	koszenie / ścinanie trawy	Nie dotyczy	-
E06	Składowanie materiałów	Nie dotyczy	-
J01	pożary i gaszenie pożarów	Nie dotyczy	-
A09	Nawadnianie	Nie dotyczy	-
A07	stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych A08 Nawożenie /nawozy sztuczne	Nie dotyczy	-

W związku z trwającymi pracami nad projektem planu ochrony dla Zalewu Szczecińskiego podczas prac nad projektem Planu i prognozy przeanalizowano zapisy projektu planu ochrony i wskazano zagrożenia istniejące (kod wraz z opisem zagrożenia), które zdefiniowane zostały w projekcie planu ochrony dla Zalewu Szczecińskiego 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 Szczeciński.

Poniżej w tabeli wskazano zagrożenia istniejące (kod wraz z opisem zagrożenia), które zdefiniowane zostały w projekcie planu ochrony dla Zalewu Szczecińskiego i wskazano, gatunki dla, których realizacja ustaleń Planu w zakresie sport, turystyka i rekreacja, zgodnie z projektem planu ochrony jest zagrożeniem.

Zagrożenie istniejące
Kod zagrożenia wraz z opisem zagrożenia
<i>D03 szlaki żeglugowe, porty, konstrukcje morskie</i> <i>D03.01 obszary portowe</i> Rozbudowa obszarów portowych (pirsy, przystanie turystyczne, mola) Powiększanie istniejącej zabudowy hydrotechnicznej brzegów zbiorników wodnych i rzek spowoduje likwidację żerowisk i miejsc odpoczynku dla ptaków lęgowych

Gatunki ptaków z projektu planu ochrony dla których ww. działalność wskazano jako zagrożenie stwierdzone w sąsiedztwie obszaru Planu	trzciniak <i>Acrocephalus arundinace</i> (L),
G01 Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze; G01.01 żeglarstwo; G01.03 pojazdy zmotoryzowane Sporty i różnego rodzaju formy czynnego wypoczynku (w szczególności quady, motocykle crossowe, kitesurfing, łodzie motorowe, skutery wodne)	
Gatunki ptaków z projektu planu ochrony dla których ww. działalność wskazano jako zagrożenie stwierdzone w sąsiedztwie obszaru Planu	trzciniak <i>Acrocephalus arundinace</i> (L)
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 sąsiedztwie obszaru Planu	perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i> (L), perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i> (P, Z),

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

- po ustanowieniu w drodze rozporządzenia właściwego do spraw środowiska, obowiązywać będą zapisy planu ochrony dla specjalnego obszaru ochrony siedlisk

Natura 2000 „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (PLH320018) oraz planu ochrony dla obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Zalew Szczeciński” (PLB320009).

Ustalenia Planu powinny w sposób wystarczający minimalizować wpływ realizacji ustaleń Planu na przedmioty ochrony Natura 2000. Nie mniej 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 przeprowadzoną ocenę oddziaływania na środowisko lub na obszar Natura 2000.

5.3.8.2. SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK

Ujście Odry i Zalew Szczeciński

Obszaru Planu znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński”.

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	-
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	Nadmierny ruch turystyczny powodujący zwiększenie użytkowania siedliska przez	Laguny przybrzeżne
-----	---	--------------------

szlaki żeglugowe, porty, konstrukcje morskie	jednostki pływające (wzrost zanieczyszczenia powietrza i wody, wzrost hałasu).	
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

Ustalenia Planu powinny w sposób wystarczający minimalizować wpływ realizacji ustaleń Planu na przedmioty ochrony Natura 2000. Nie mniej 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 przeprowadzoną ocenę oddziaływania na środowisko lub na obszar Natura 2000.

5.3.8.4. REZERWATY PRZYRODY

Rezerwat przyrody „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego”

Rezerwat „Uroczysko Święta im. prof. Jasnowskiego” jest rezerwatem torfowiskowym (typ: torfowiskowy, podtyp: torfowisko wysokie), który obejmuje lasy bagienne położone w okolicach miejscowości Święta, na wschód od Odry. Celem ochrony rezerwatu są lasy bagienne z licznymi stanowiskami długosza królewskiego *Osmunda regalis* oraz wiciokrzewu pomorskiego *Lonicera periclymenum* (Rozporządzenie nr 29/2004 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 8 grudnia 2004 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2004 r. Nr 90, poz. 1736).

Rezerwat znajduje się 1,3 km na wschód od granic Planu. Mając to na uwadze nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na rezerwat.

Rezerwat przyrody „Olszanka”

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

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

Rezerwta znajduje się około 1 km na wschód od granic Planu. Mając to na uwadze nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na rezerwat.

6.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody

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 „Bagna Struskie”

Celem ochrony jest obiekt cenny zarówno ze względu na faunę i florę jak i na walory krajobrazu. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Zagrożenie stanowi melioracje, zabudowa hydrotechniczna, nie prowadzenie wypasu zwierząt gospodarskich.

Wskazania konserwatorskie: zakaz lokalizacji obiektów kubaturowych pogarszających istniejący krajobraz, prowadzenie ekstensywnej gospodarki rolnej.

Użytek ekologiczny „Wyspy Odrzańskie”

Celem ochrony jest zachowanie ze względów estetycznych, naukowych, przyrodniczych i dydaktycznych cennych pozostałości naturalnych ekosystemów w dolinie Odry.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Zagrożenie stanowi budowa kanału żeglownego i pola refulacyjne.

Wskazania konserwatorskie: zakaz zabudowy terenu i zmiany melioracji.

Użytek ekologiczny „Babińskie Zbocza I”

Celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych muraw i zarośli porastających bardzo urozmaicone krajobrazowo zbocza doliny Odry.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Brak jest bezpośrednich zagrożeń. Wskazanie konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

Użytek ekologiczny „Kacze, Mewia Wyspa i Żurawi Ostrów”

Celem ochrony jest zachowanie ze względów estetycznych, naukowych, przyrodniczych i dydaktycznych cennych pozostałości naturalnych ekosystemów zlokalizowanych w dolinie Odry, przewodnim celem jest ochrona siedlisk rozrodu rzadkich gatunków płazów i ptaków.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry, kompleks szuwarowo-zaroślowy z płacami łągów.

Brak jest bezpośrednich zagrożeń. Wskazanie konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

7. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

IP – funkcjonowanie portu (1Ip, 3Ip, 5Ip, 6Ip, 8Ip)

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 (2T, 4T, 7T)

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

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

Infrastruktura techniczna (I) dopuszczona została w 8 akwenach.

Funkcja infrastruktura techniczna – oznacza:

- możliwość układania i utrzymywania kabli energetycznych i telekomunikacyjnych,
- możliwość układania i utrzymania rurociągów, w tym rurociągów zrzutowych, poborowych i tranzytowych,
- 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 8 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.

S – Turystyka, sport i rekreacja 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.

Badania naukowe (N) są funkcją dopuszczalną w 5 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 5 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.

Rybolówstwo (R) jest funkcją dopuszczalną w 3 akwenach

Funkcja Rybołówstwo oznacza połowy narzędziami biernymi, przepływ jednostek rybackich na łowiska oraz zapewnienie dostępu do portów i przystani rybackich oraz zachowanie stad ryb komercyjnych

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

8.1. 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 5 akwenach (POL1Ip, POL3Ip, POL5Ip, POL6Ip, POL8Ip).

Tabela 8. 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, 3Ip	– w wyznaczonym podakwenie POL.1.Ip.1, POL.3.Ip.1 obowiązuje zakaz krzyżowania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób inny niż pod kątem 90°, a jeśli jest to niemożliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni;	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Nakaz stosowania nowoczesnych rozwiązań
3Ip, 5Ip	– ograniczenie realizacji obrotnic do sposobów nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej;	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	Działania długotrwałe. Działania uwzględniające tylko konieczne ingerencje w środowisko
		Powietrze	Średniokorzystne	
		Człowiek,	Niekorzystne	Ograniczenia możliwości rozwoju infrastruktury portowej

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
		Brzeg morski	Korzystne	Utrzymanie oraz zmodernizowanie infrastruktury portowej
3lp	– zakaz nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi;	Człowiek,	Średniokorzystne,	Brak możliwości penetracji środowiska w celach poznawczych
		Woda, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze, Krajobraz,	Korzystne	Ograniczenie penetracji środowiska wodnego
3lp, 5lp	– zakaz rybołówstwa komercyjnego, z wyłączeniem podakwenów POL.3.lp.3, POL.3.lp.6, POL.3.lp.7, POL.3.lp.8, POL.3.lp.9 i POL.3.lp.10; POL.5.lp.1, POL.5.lp.2, POL.5.lp.4 i POL.5.lp.6;	Woda, Człowiek, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze	Korzystne	Ograniczenie penetracji środowiska wodnego
3lp, 6lp	– w wyznaczonym podakwenie POL.3.5, POL.5.lp.3, POL.5.lp.4 i POL.5.lp.5, POL.6.lp.1 obowiązują ograniczenia w realizacji funkcji ze względu na planowany przebieg drogi ekspresowej S-6;	Ryby, Człowiek Ptaki,	Średniokorzystne	Ograniczenie penetracji środowiska wodnego przy uwzględnieniu możliwości realizacji inwestycji celu publicznego
5lp, 6lp	– ograniczenie realizacji umocnienia dna do sposobów nie naruszających stateczności budowli hydrotechnicznych;	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko na etapie realizacji inwestycji

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
		Powietrze Człowiek	Średniokorzystne	
6lp	– w wyznaczonych podakwenach POL.6.lp.2 i POL.6.lp.3 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od 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;	Woda, Człowiek, Ptaki, Ryby,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i ekspozowanie terenów niezainwestowanych
6lp, 8lp	– ograniczenie lokalizacji obrotnic do sposobów nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej;	Bentos, Woda Ryby,	średniokorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko na etapie realizacji inwestycji

8.2. 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 3 akwenach (POL2T, POL4T, POL7T). Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 5 akwenach, w zależności od podstawowej funkcji akwenu wskazane zostały ograniczenia.

Tabela 9. 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)				
2T, 7T	– zakaz układania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi;	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji;
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długookresowe
		Zabytki	korzystne	
2T	– zakaz kotwiczenia w rejonie lokalizacji wraku statku	Bentos Woda Ryby Człowiek Ptaki	Średniokorzystne	
2T	– ustala się ograniczenie realizacji funkcji do sposobów nie powodujących naruszenia konstrukcji wraku;	Bentos Woda Ryby	Średniokorzystne	
2T	– zakaz wykonywania robót czerpalnych i pogłębieniowych powodujących uszkodzenie wraku			
2T	– zakaz kotwiczenia, z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi w rejonie lokalizacji wraku	Bentos Woda Ryby Człowiek	Średniokorzystne	

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
		Ptaki		
2T, 4T, 7T	– zakaz nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi;	Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	
2T, 4T	– w wyznaczonym podakwenie POL.2.T.1, POL.4.T.1 obowiązuje zakaz krzyżowania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób inny niż pod kątem 90°, a jeśli jest to niemożliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni,	Bentos Woda Ryby	Średniokorzystne	
2T, 4T	– w wyznaczonym podakwenie POL.2.T.2, POL.4.T.2 obowiązują ograniczenia w realizacji funkcji ze względu na planowany przebieg drogi ekspresowej S-6;	Bentos Woda Ryby	niekorzystne	

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
2T, 4T	– w wyznaczonym podakwenie POL.2.T.3, POL.4.T.3 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od 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;	Ptaki Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długookresowe
4T, 7T	– zakaz kotwiczenia poza miejscami do tego przeznaczonymi	Bentos Woda Ryby	korzystne	

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

W przypadku braku realizacji ustaleń Planu obszar portu morskiego w Policach 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 I p funkcjonowanie portu, w dotychczasowym użytkowaniu. Należy jednak mieć na uwadze, że analizowany obszar jest terenem funkcjonującego portu, wskazane jest więc jego rozwój i zagospodarowanie.

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

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

Dla przedsięwzięcia pod nazwą „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”, które znajduje się w granicach obszaru Planu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wydał decyzję nr 6/2017 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 14 czerwca 2017 r., znak: WONS-OŚ.4211.17.2014.AT.35. W decyzji tej określono warunki realizacji tej inwestycji oraz działania mające na celu zminimalizowanie oddziaływania tej inwestycji na środowisko. Na inwestora nałożono również obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia i prowadzenia nadzoru przyrodniczego w fazie realizacji oraz monitoringu przyrodniczego przed, podczas i po realizacji inwestycji.

Działania wskazane w ww. decyzji muszą być realizowane co wpłynie korzystnie na środowisko obszaru Planu i dostarczy dalszej wiedzy na jego temat.

W prognozie oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028 wskazane zostały działania minimalizujące zaproponowane do zastosowania w stosunku do wyszczególnionych torów wodnych.

Tor wodny Świnoujście-Szczecin

- Pogłębianie toru na odcinku: od skrzyżowania z torem podejściowym S do Trzebieży do 2 km na północ od wyspy Chełminek, prowadzić należy poza okresem 15 kwietnia – 30 czerwca, w celu uniknięcia negatywnego oddziaływania na ostatnie tarliska parposza.

Dla toru wodnego Świnoujście – Szczecin obowiązują warunki określone w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nr 6/2017 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 14 czerwca 2017 r., znak: WONS-OŚ.4211.17.2014.AT.35.

Jak wielokrotnie wspomniano w niniejszej prognozie, projekt Planu wyznacza funkcje podstawowe i dopuszczalne w ramach poszczególnych akwenów i określa zasady lub ograniczenia w korzystaniu z poszczególnych obszarów.

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.

11. 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.

12. 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 Police wpłynęły na wyznaczenie akwenów o funkcjach podstawowych i dopuszczalnych opisanych we wcześniejszych rozdziałach.

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

13. 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 Policach.

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 urzędy miast i gmin obszaru objętego opracowaniem. 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 Policach, będącego w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie umożliwi zrównoważony rozwój w obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Policach poprzez zdefiniowanie i uporządkowanie korzystania z tych obszarów, uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne.

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

Na obszarze portu wykryto wrak jednostki pływającej (stalowy kadłub?) leżący na dnie toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Obecnie wrak jest sprawdzany hydrograficznie przez Urząd Morski w Szczecinie.

Północna część obszaru Planu znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński

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.

14. 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. 1959: Szczątki ryb w materiale wykopaliskowym z osady wczesnośredniowiecznej Szczecin-Mścięcino. Mat. Zachodniopomorskie. tom. V;
- Chełkowski Z., Chełkowska B., Ciupiński M. 1994: Period of downstream migration of sea trout (*Salmo trutta* L.) smolts grown in Gowienica river. Acta. Ichth. Piscat. 24 (1): 145-152;
- 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., Keszka S., Rybczyk A. 2008: *Chelon labrosus* (Risso, 1827) – the first record from Lake Dąbie (Poland). Oceanologia, 50 (2), 281-284;
- Czerniejewski P., Robakowski P., Raczyński M., Wawrzyniak W., Bugaj A. 2006: Struktura gatunkowa i wielkość połowów ryb w Zalewie Szczecińskim na początku XXI wieku. [W:] K. Furmańczyk (red.) Brzeg Morski Zrównoważony. Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi w Polsce – stan obecny i perspektywy. s. 182-194;
- 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? Zuvinkyste 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;
- Gajewski Z. 1960: Węgorz. Wyd. PWRiL. Warszawa;
- Garbacik-Wesołowska A., Adamski P. 1996: Efektywność zarybiania wód Zalewu Szczecińskiego węgorzem montee. Sympozjum. Stan i perspektywy badań hydrobiologicznych i rybackich w estuarium Odry. Wyd. MIR Gdynia. s. 21-24;
- 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. Puszcza Goleniowska. 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. Uroczyska w lasach Stepnickich. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Dolna Odra. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Police Kanały. 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;
- Gruszka, P. (2013): Polskie rybołówstwo na Zalewie Szczecińskim (presentation February 28.02.2013). (http://www.euccd.de/tl_files/eucc/pdf/Aktuelle%20Projekte/Artwei%20Ergebnisse/Workshop%20Ueckermuende/02%20Gruszka%20Prezentacja_MIR1_pol_PG.pdf);

- 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;
- Guentzel S., Wilhelm M., Szlauer-Łukaszewska A., Michoński G., Śmietana P., Keszka
- Heese T. 1989: Pokarm i odżywianie siei wędrowej *Coregonus lavaretus f. lavaretus* L. w Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej. Zesz. Nauk. WSI. Koszalin. 7: 35-51;
- Heese T., 2000a, Parposz (Twaite 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;
- Kaczewiak C. 1995: Leszcz Zalewu Szczecińskiego w latach 1986-1994. Rep. Sea Fish. Inst. 1993-1994. Gdynia, 231-240;
- Keszka S., K. Stepanowska 1997. Pojawienie się jesiotrów (*Acipenseridae*) w estuarium Odry. Komunikaty Rybackie 2: 11-12;
- Kibitz R. 2016: Nakład połowowy żaków i wontonów w Polskiej części Zalewu Szczecińskiego w 2016r. W: (red. Wawrzyniak W., Dudko St.) Opracowanie wyników badań, obserwacji i analiz będących rezultatem wykonania pilotażowego programu badań zasobów ryb na Zalewie Szczecińskim w roku 2016 r. Maszynopis. MGMiŻS. Warszawa. 5-14;
- 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.
- Kraczkiewicz 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;
- Malkowska, A. (2009): Rybołówstwo Zalewu Szczecińskiego i jego znaczenie w funkcjonowaniu gmin nadzalewowych. Praca doktorska. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Ekonomiczny;
- Neubaur R. 1926: Biologisches und Wirtschaftliches von Blei (*Abramis brama*) im Stettiner Haff und seinen Nebengewasser. Ztschr. F. Fisch. 24;
- Neuhaus E. 1931: Studien über das Stettiner Haff und seine Nebengewasser. III. Untersuchen über 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>;
- Pawelczyk-Szkudlarek A. Porębski J. 1996: Wstępne obserwacje ichtioplanktonu Zalewu Szczecińskiego w sezonie 1995. Rap. Mor. Inst. Ryb. Gdynia;
- 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. 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., Krackiewicz 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.;
- Program dla Odry – 2006 (aktualizacja) – Pełnomocnik Rządu do Spraw Programu dla Odry Wrocław, wrzesień 2011;
- Program ochrony brzegów morskich; Dz. U. z 2016 r., poz. 678;
- Program Ochrony Środowiska dla m. Świnoujście. Arys technika Sp. z o.o.;
- Program Rozwoju Produktu Turystycznego oraz Kreacji Marki Miasta Świnoujście, Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A., 2014.
- Program Rozwoju Przestrzennego Meklemburgii Pomorza-Przedniego – Kraj Związkowy Mecklemburgia Vorpommern;
- 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 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH 320018;
- Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009;
- 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;
- Radziejewska, T., Schernewski, G., 2008. The Szczecin (Oder-) La-goos. In: Schiewer, U. (Ed.), Ecology of Baltic Coastal Waters Series. Ecol. Stud., vol. 197. Springer, Berlin, 115—129.

- 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 2015r.);
- 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 gminy Police do roku 2020, Police, 2008;
- 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 Powiatu Polickiego do 2020 roku, Police, 2010;
- 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 kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Police, Police, 2015;
- 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 Policach. Szczecin 2018 r.
- Szkudlarek - Pawelczyk A. 2003: Early developmental stages of pikeperch in the Szczecin Lagoon: selected aspects of their biology and ecology from 1994 - 1998. Biull. Sea. Fish. Inst. 1 (158): 3-21;
- Szulc M., Tomaszewicz A. 2016: Wyniki połowów żakowych i wontonowych na Zalewie Szczecińskim w miesiącach styczeń - wrzesień 2016r. W: (red. Wawrzyniak W., Dudko St.) Opracowanie wyników badań, obserwacji i analiz będących rezultatem wykonania pilotażowego programu badań zasobów ryb na Zalewie Szczecińskim w roku 2016 r. Maszynopis. MG MiŻS. Warszawa. 52-61. Szypuła J. 1996: Wiek i tempo wzrostu sandacza z Zatoki Pomorskiej. Zesz. Nauk. AR Szczecin. 171: 35-43;
- Szulc, M. i Domagała, J., Maximov, J., Toliushis, S., Pilecka-Rapacz, M. 2001. Increase southern Baltic twaite shad (*Alosa fallax*) catches as a signal of increased population size of the species in the. I International Conference „Seas and Oceans” Szczecin – Międzyzdroje. 2001, strony 539-541;
- Szypuła J., A. Rybczyk, 2001: Age, growth and condition of perch in the Odra Estuary (1991-1999). Folia Univ. Agric. Stetin., Piscaria, 218 (28): 151-164;
- Wiktor J. 1954: Analiza stada sandacza na Zalewie Szczecińskim. Prace MIR 1954, 7: 49-61;
- Wiktor J. 1957: Wahania połowów sandacza na Zalewie Szczecińskim w latach 1950-1955 i ich biologiczne przyczyny. Prace MIR 1957, 9:259-296;
- Wiktor J. 1960: Zarys warunków biologicznych Zalewu Szczecińskiego. Pol. Arch. Hydrobiol. VII (XX): 7-27;
- Wiktor J. 1969: Biologia *Dreissena polymorpha* i jej ekologiczne znaczenie w Zalewie Szczecińskim. Wyd. MIR. Gdynia.
- Wiktor J., Garbacik- Wesołowska A. 1993: Gospodarka zasobami rybnymi Zalewu Szczecińskiego w latach 1949-1992. Stud. Mat. Mor. Inst. Ryb. Gdynia, ser. S, 7-9;
- Wilkońska, Garbacik-Wesołowska A. 1996: Parposz (*Alosa fallax* (Lacepede, 1808) , (Clupeide) w Zalewie Szczecińskim i Wiślanym. I Krajowa Konferencja pt.: Ochrona rzadkich i zagrożonych gatunków ryb w Polsce, stan aktualny i perspektywy. 9-11 września 1996. Koszalin;
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim Raport 2018;

- Wolnomiejski N. Witek Z. 2013: The Szczecin Lagoon Ecosystem: The Biotic Community of the Great Lagoon and its Food Web Model. Wyd. Versita;
- Woś A., 1999, Klimat Polski, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa;
- Wspólna Koncepcja Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań – Wizja 2030;
- 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. 1998: Fishery management in the Szczecin Lagoon. Bull. Sea Fish. Inst., 3 (145): 65-81;
- 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;
- Wysokiński, A. 2000. Ichtiofauna i jej ochrona w Wodach Wolińskiego Parku Narodowego. Klify. wyd. Woliński Park Narodowy, 2000, 4;
- Wytyczne zrównoważonego rozwoju przestrzennego Kraju Związkowego Meklemburgia Pomorze Przednie;
- 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 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,
- Zarządzenie nr 2 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 17 listopada 2016 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 22 listopada 2016 r. Poz. 4486);
- Zimdars U. 1941: Die Fischerei des Stettiner Haffs und seiner Nebengewasser geographisch betrachtet. Jahrbuch der Pommerischen Geographischen Gesellschaft 59/60;

15. 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.

16. Spis rycin i tabel

Spis rycin

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

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

Ryc. 3. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Policach – obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego

Ryc. 4. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Morskiego w Policach

Ryc. 5. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.

Ryc. 6. Lokalizacja pól refulacyjnych.

Ryc. 7. Lokalizacja terminali w Porcie Police.

Ryc. 8. Terminal Morski.

Ryc. 9. Terminal Barkowy.

Ryc. 10. Terminal Mijanka.

Ryc. 11. Terminal Jasienica na rzece Gunica.

Ryc. 12. Mapa dostępności drogowej portu.

Ryc. 13. Długość nabrzeży w Porcie Police.

Ryc. 14. Obroty ładunkowe.

Ryc. 15. Obroty Ładunkowe - struktura.

Ryc. 16. Statki wchodzące do portów morskich.

Ryc. 17. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

Ryc. 18. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Policach

Spis tabel

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 hałasu w środowisku

Tabela nr 4. Ruch statków w Porcie Police

Tabela nr 5. Ilość wejść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

Tabela nr 6. Ilość wyjść statków mających na burcie ładunek niebezpieczny.

Tabela nr 7. Istniejąca liniowa infrastruktura techniczna.

Tabela 8. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Funkcjonowanie portu (Ip)

Tabela 9. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Transport (T)

17. Załączniki

Załącznik 1. Załącznik graficzny do prognozy oddziaływania na środowisko projektu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Policach 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 Policach

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