



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 ŚWINOUJŚCIU**

Szczecin, czerwiec 2019 r.

Praca wykonana na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie
w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/15/17 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 Walcz

Zespół autorski:

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

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie i podstawy prawne	1
1.1. Podstawy prawne.....	2
1.2. Metodyka opracowania	6
1.3. Cel i zakres prognozy	7
2. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Świnoujściu - 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.....	31
3.1. Charakterystyka geograficzna	31
3.2. Klimat.....	31
3.3. Warunki geologiczne.....	32
3.4. Surowce i złoża	32
3.5. Warunki wodne	32
3.5.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry.....	33
3.5.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych	38
3.5.3. Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi	38
3.6. Powietrze.....	38
3.7. Hałas.....	39
3.8. Pole elektromagnetyczne.....	41
3.9. Gospodarka odpadami.....	42
3.10. Środowisko przyrodnicze obszaru planu.....	43
4. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo	45
4.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami	45
4.2. Istniejące formy ochrony przyrody	50
4.3. Proponowane formy ochrony przyrody.....	56
5. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych.....	57
5.1. Zarząd nad Portem Morskim w Świnoujściu	57
5.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki.....	58
5.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	61
5.4. Trasy żeglugi	62
5.5. Składowanie urobku	69
5.6. Infrastruktura portowa.....	69
5.6.1. OT PORT Świnoujście S.A.....	75
5.6.2. Terminal Promowy Świnoujście	82
5.6.3. Terminal LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	83
5.6.4. Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu	85
5.6.5. Marina w Basenie Północnym.....	87
5.6.6. Świnoujski Wolny Obszar Celny i Euro Terminal.....	87

5.6.7. Terminal Paliw (Orlen) – dawniej Nabrzeże CPN-2	90
5.6.8. Dostępność drogowa i kolejowa	91
5.6.9. Port w liczbach	93
5.7. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych	99
5.7.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa	99
5.7.2. Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach	100
5.7.3. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	100
5.7.4. Strefy ochrony uzdrowiskowej	100
5.7.5. Złóża surowców	102
5.8. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia	104
5.8.1. Liniowa infrastruktura techniczna	104
5.8.2. Elementy nad wodami portowymi	106
5.8.3. Kanalizacja	106
6. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie	108
7. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe związane z realizacją ustaleń Planu	110
7.1. Oddziaływanie na krajobraz	110
7.2. Środowisko abiotyczne.	112
7.2.1. Klimat.	112
7.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.	112
7.2.3. Odpady.	114
7.2.4. Powietrze.	115
7.2.5. Hałas.	116
7.3. Środowisko biotyczne.	117
7.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.	117
7.3.2. Zmiana przezroczystości wody.	118
7.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.	119
7.3.4. Oddziaływania na gatunki i siedliska przyrodnicze podlegające ochronie prawnej.	121
7.3.5. Wpływ na różnorodność biologiczną	122
7.3.6. Zdrowie ludzi	122
7.3.7. Zabytki i dobra materialne	123
7.3.8. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	123
7.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody	126
8. Analiza ustaleń planu wraz z oceną ich znaczącego oddziaływania.	127
8.1. Funkcjonowanie portu (Ip)	127
8.2. Transport (T)	133
8.3. Sport, turystyka i rekreacja (S)	137
8.4. Obronność i bezpieczeństwo państwa	139
8.5. Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)	141
9. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji ustaleń planu.	143
10. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.	143
11. Oddziaływanie transgraniczne	143

12. Rozwiązanie alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie	144
13. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.....	144
14. Literatura i materiały archiwalne	147
15. Oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą raportu jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy.	153
16. Spis rycin i tabel	153
17. Załączniki	155

1. Wprowadzenie i podstawy prawne

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

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

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

Podstawowym celem prognozy jest określenie, analiza i ocena skutków, które mogą wyniknąć 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 Świnoujściu w obszarze kompetencji dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/15/17 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 Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: NZNS.7040.2.6/1.2018 oraz pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: WOPN-OS.411.43.2018.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 A – port morsi w Świnoujściu.*

1.1 Podstawy prawne

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

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

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

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

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

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

1.2. Metodyka opracowania

Opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – port morski w Świnoujściu (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 Świnoujściu.

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

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

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

Obszarowi objętemu Planem nadano unikalny kod literowy SWI.

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 Świnoujściu. 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 Świnoujście.

Powierzchnia obszaru projektu planu wynosi 9 730 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 Świnoujściu - projekt

2.1. Zawartość i główne cele

Opracowanie projektu Planu zagospodarowania przestrzennego – port morski w Świnoujściu 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 Świnoujściu, będącego w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie umożliwi

zrównoważony rozwój we wskazanym obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Świnoujściu, poprzez zdefiniowanie i uporządkowanie korzystania z tego obszaru, uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne. Tematyka planu obejmie wybrane istniejące i przewidywane sposoby korzystania z przestrzeni portu morskiego, 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 zostanie 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 Świnoujściu pozwoli mu na zrównoważone wykorzystanie akwenu portowego 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 Świnoujściu sporządzony został w związku z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Kształt Projektu Planu determinuje Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

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

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

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

Załącznikami do ww. Rozporządzenia będą:

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

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

LP.	Funkcja	Nr akwenów	Liczba akwenów
1	Ip– funkcjonowanie portu	1Ip, 3Ip, 5Ip, 6Ip, 12Ip, 13Ip, 15Ip, 18Ip, 20Ip	9
2.	T - transport	2T, 4T, 7T, 14T,	4
3.	B – obronność i bezpieczeństwo państwa	11B, 16B, 17B, 19B,	4
4.	W – sztuczne wyspy i konstrukcje	9W,	1
5.	S – turystyka, sport i rekreacja	8S, 10S,	2

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

- **Infrastruktura techniczna (I)** dopuszczona została w 20 akwenach.
- **Funkcjonowanie portu (Ip)** dopuszczona została w 2 akwenach.
- **Ochrona środowiska i przyrody (O)** jest funkcją dopuszczalną w 16 akwenach
- **Ochrona brzegu morskiego (C)** jest funkcją dopuszczalną w 1 akwenie
- **Badania naukowe (N)** są funkcją dopuszczalną w 15 akwenach
- **Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)** są funkcją dopuszczalną w 14 akwenach
- **Transport (T)** jest funkcją dopuszczalną w 16 akwenach
- **Turystyka, sport i rekreacja (S)** jest funkcją dopuszczalną w 12 akwenach
- **Poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż (K)** jest funkcją dopuszczalną w 20 akwenach;
- **Obronność i bezpieczeństwo państwa (B)** jest funkcją dopuszczalną w 4 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 Świnoujście 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 Świnoujściu 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 Świnoujściu.

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (VASAB 2010)

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

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

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

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

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

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

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

- Program *Ulysses*, dotyczący badań obszarów transgranicznych,

- Koncepcję rozwoju przestrzennego wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

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

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

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

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

U podstaw rozwoju Pomorza Przedniego leżą następujące założenia:

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

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

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

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

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

Wspólna Koncepcja Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań – Wizja 2030.

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

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

Sieci transportowe zapewniają dostępność wewnętrzną i zewnętrzną.

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

Zakłada się wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich w tym:

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

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

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

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

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

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

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

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

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski wskazano na:

- Rozwój regionalny
- Transport

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

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

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

W obszarze strategicznym II Konkurencyjna gospodarka, wyodrębniony został Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu. W ramach tego celu wskazano, że „Podjęte zostaną prace w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego (szlaków żeglugowych oraz portów), które będą realizowane w miarę dostępności środków finansowych”. I dalej: „Przewiduje się wsparcie dla rozwoju krajowego sektora morskiego m. in. w aspekcie możliwości żeglugi morskiej czy obsługi połączeń transoceanicznych. Potencjał gospodarczy polskich obszarów morskich będzie w przyszłości opierał się na rozwoju portów morskich, w szczególności tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście). W kontekście wzrostu obrotów portowych oraz potencjału przeładunkowo-składowego portów ważna jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w samych portach i na ich zapleczu. Istotny będzie rozwój i modernizacja dostępu do portów i przystani morskich zarówno od strony morza, jak i lądu, w tym budowa głębokowodnych nabrzeży i torów podejściowych do portów oraz połączeń drogowych, kolejowych i wodnych śródlądowych”.

Jednym z kluczowych działań inwestycyjnych w okresie do 2020 roku ma być wzmocnienie morskich powiązań transportowych.

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, przyjęta przez Radę Ministrów w grudniu 2011 r., jest podstawowym dokumentem określającym zasady polityki państwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju. Celem rozwoju przestrzennego kraju, wskazanym w tym dokumencie, jest dynamizacja rozwoju społeczno-gospodarczego i osiągnięcie europejskich standardów życia społeczeństwa w wyniku zwiększenia konkurencyjności gospodarki przy jednoczesnym stosowaniu zasad ochrony i racjonalnego kształtowania środowiska przyrodniczego, ochrony dziedzictwa kulturowego i bezpieczeństwa państwa.

Struktury przestrzenne, odpowiadające tym celom, muszą zatem m.in. współtworzyć europejski system gospodarki przestrzennej, tworzyć warunki efektywnego gospodarowania i poprawy jakości życia społeczeństwa na zróżnicowanych wewnętrznie obszarach, umożliwiać zapobieganie degradacji i aktywną ochronę środowiska przyrodniczego, dziedzictwa i krajobrazu kulturowego, zapewniać bezpieczeństwo i ochronę ludności na wypadek awarii i klęsk żywiołowych oraz w warunkach zagrożenia militarnego.

Jednym z głównych kierunków polityki przestrzennej kraju jest kształtowanie warunków przestrzennych synergicznie przyspieszających rozwój, zgodny z parametrami europejskimi, i wykorzystujących własny potencjał regionów.

KPZK 2030 potwierdza ważność tworzenia związków funkcjonalnych z obszarami położonymi w pobliżu granic. Ze względu na przestrzenne kierunki intensyfikacji powiązań społeczno-gospodarczych, jako transgraniczny obszar szans rozwojowych (obejmujący szerszy niż tylko kilkumetrowy obszar położony po obu stronach granicy), widziane są zwłaszcza: obszar wschodnich Niemiec (w szczególności Berlin i Saksonia).

Zachodniopomorskie, jako jedno z trzech województw nadbałtyckich, graniczy z polskimi obszarami morskimi, których zasoby podlegają zagospodarowaniu.

Polska Zachodnia i Pomorze Środkowe, których głównym ośrodkiem jest Szczecin, stają się obszarem zintegrowanym funkcjonalnie z głównymi obszarami aktywności gospodarczej w centrum kraju oraz wzdłuż wybrzeża Bałtyku. Wykształceniu ulegają powiązania o charakterze międzynarodowym – przede wszystkim z Berlinem (na czym w szczególności może skorzystać Szczecin) i Saksonią, a także miastami i regionami położonymi po obu stronach Bałtyku (Kopenhaga, Skania i Sztokholm). Sprzyja to wykorzystaniu szans związanych z intensyfikacją integracji politycznej i społeczno-gospodarczej Polski oraz sieci metropolii z podstawowym obszarem koncentracji aktywności gospodarczej w UE (do której należy większość obszaru zarówno Niemiec, jak i Czech). Obszar styku i największych wzmocnień oddziaływań leży m.in. wzdłuż zachodniej granicy Polski. Korzyści z nadmorskiego położenia kraju są wykorzystywane dla jego rozwoju społeczno-gospodarczego. Obszary morskie i strefa brzegowa są zagospodarowane łącznie i w sposób racjonalny, z poszanowaniem bioróżnorodności i zasad ochrony środowiska, dzięki wprowadzeniu zintegrowanego planowania przestrzennego gwarantującego długotrwałą możliwość eksploatacji zasobów naturalnych i potencjału rozwojowego Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich w zakresie dalekomorskich przeładunków z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina.

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

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

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

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

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

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

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

Strefa przybrzeżna

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

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

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

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

Cele SRPZ korespondują z celami Strategii Rozwoju Kraju (SRK) dotyczącymi w szczególności zwiększenia innowacyjności gospodarki, podnoszenia efektywności transportu oraz wzmacniania mechanizmów terytorialnego równoważenia rozwoju, jak również integracji przestrzennej dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych.

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

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Realizacja pełnego zakresu Programu pozwoli zmniejszyć zagrożenie katastrofalnymi skutkami powodzi w dorzeczu Odry. Planowane działania zapewnią zarówno bezpieczeństwo jak i zrównoważony rozwój całego dorzecza, gwarantujący wzrost gospodarczy, zachowanie walorów środowiska i racjonalną gospodarkę wodną oraz uzyskać odbudowaną i zmodernizowaną drogę wodną o zróżnicowanej 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 wzmacnianie pozycji zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. Istotne jest także zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Zaktualizowany program wojewódzki pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” został przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 221/10 w dniu 22 lutego 2010 roku. W dokumencie wskazuje się, że w obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia Odry tworzy tor wodny Szczecin – Świnoujście, łączący porty w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych.

Ponadto, jako wniosek sformułowany w Strategii wskazano, że przy obecnej zmianie roli portów morskich kluczową kwestią dla ich skutecznej konkurencji na rynku będzie rozbudowa infrastruktury dojazdowej od strony morza (poprawa parametrów toru wodnego) oraz ładu (drogi kołowe, kolejowe i wodne – Odra).

2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście

STRUKTURA PRZESTRZENNA MIASTA

Uwarunkowania rozwoju

Prawobrzeżna część miasta zlokalizowana jest na wyspach Wolin, Karsibór i wielu pomniejszych wysepkach.

Dzielnica Warszów, położona na wyspie Wolin na prawym brzegu Świny (dawne wsie Warszów i Chorzelin) została zdominowana przez port i towarzyszący mu przemysł, składy i bazy. Znajduje się tu swoisty węzeł komunikacyjny i transportowy w postaci:

- terminalu promów morskich z zapleczem parkingowym i usługowym,
- dworca kolejowego,
- dworca PKS,
- końcowego odcinka drogi międzynarodowej E - 65.

W dzielnicy Warszów funkcja mieszkaniowa występuje w formie ekstensywnej. Zwarty zespół zabudowy mieszkaniowej wielu i jednorodzinnej zlokalizowany jest we wschodniej części dzielnicy. Natomiast w zachodniej jej części, w rejonie dworca kolejowego ma charakter zanikowy.

Dawne wsie, aktualnie osiedla: Ognica i Przytór - Łunowo na wyspie Wolin oraz Karsibór na wyspie Karsibór pozostały odrębnymi przestrzennie jednostkami o czym zadecydowały warunki naturalne. Otoczone są one lasami, wodami, terenami rolnymi bądź nieużytkami naturalnymi. W osiedlach tych koncentruje się zabudowa jednorodzinna, która w Ognicy, częściowo w Karsiborzu oraz na niewielką skalę w Przytorze - Łunowie egzystuje jako zabudowa zagrodowa. Układ przestrzenny zabudowy w osiedlach Ognica, Karsibór i częściowo w Łunowie prezentuje formę rozproszoną. W pewnych rejonach prawobrzeża (Warszów, Przytór - Łunowo) występują spore partie terenów nie urządzonych, w dużej mierze zadrzewionych.

Nowe struktury przestrzenne

Nowe struktury przestrzenne związane są głównie z budową stałej przeprawy przez Świnę. Tereny Ognickich Łęgów, południową część Półwyspu Mielin i wyspę Miellino przeznacza się na rozmaite funkcje komercyjne związane z gospodarką morską. Sposób zagospodarowania Ognickich Łęgów winien uwzględniać szereg wymogów, wynikających z poniższych uwarunkowań:

- * położenia terenu w bezpośrednim sąsiedztwie cennych przyrodniczo i krajobrazowo obszarów (Woliński Park Narodowy, proponowany użytek ekologiczny „Wyspy Bielawki”, projektowany użytek ekologiczny „Karsiborska Kępa”),
- * ekspozycji krajobrazowej z wód Świny i Starej Świny,
- * niekorzystnych warunków gruntowo-wodnych.

Tereny te rezerwuje się dla lokalizacji m.in. portu kontenerowego z lokalnym centrum logistycznym i tzw. „parku technologicznego”, jako przedsięwzięcia inwestycyjnego, gdzie będą stosowane wysokie, nowoczesne technologie (m. in. w celu minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko). Wskazane jest, aby w parku technologicznym zieleń zajmowała co najmniej 25% całego obszaru, a wysokość zabudowy nie przekraczała 12 m. Dla terenu tego ustala się specjalny tryb realizacji przedsięwzięcia (określony w ustawie o gospodarce nieruchomościami) – zorganizowaną działalność inwestycyjną (art.6, ust.5, pkt.5 ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym), jako wielkiego projektu w prestiżowym rejonie miasta.

Południową część Półwyspu Mielin położonego w granicach administracyjnych portu przeznacza się pod rozwój turystyki, jachtingu i nieuciążliwej działalności usługowej.

Wyspę Mielino rezerwuje się pod rozwój różnorodnych funkcji związanych z gospodarką morską z możliwością lokalizacji portu śródlądowego, a także rozmaitych funkcji towarzyszących.

Ponadto w obrębie portu, jak również poza jego granicami, wyznacza się inne tereny, aktualnie nie zainwestowane, pod zagospodarowanie dla funkcji związanych z portem i gospodarką morską. Są to następujące tereny położone na wyspie Wolin: na południe od obszaru przemysłu stoczniego, na wschód od wywrotnicy wagonów w obszarze przeładunków masowych do ul. Ku Morzu, na północ od obszaru przeładunków masowych do linii brzegowej morza.

Nowe tereny położone poza obrębem portu, a przeznaczone na cele komercyjne, gdzie działalność swą winny rozwijać małe i średnie przedsiębiorstwa, wyznacza się na południe od „Porty Petrol” pomiędzy lasem a portem, w rejonie ul. Nowokarsiborskiej oraz w Przytorze na północny - wschód od składowiska odpadów komunalnych.

Pod rozwój drugiej wiodącej funkcji miasta – turystyki, przeznacza się szereg nowych terenów:

- obszary położone na północ od ul. Żeromskiego i Uzdrowskiej – jako tereny rozwojowe istniejącej dzielnicy uzdrowskiej na lewobrzeżu,
- zadrzewiony obszar pomiędzy ul. Uzdrowską, fortami i Parkiem Zdrojowym z propozycją lokalizacji „Aquaparku”,
- południowy fragment ogrodów działkowych „Zdrój” z terenami przyległymi położonymi nad Zalewem Szczecińskim,
- zalesiony obszar przyległy od strony południowej do terenów jednostki wojskowej na Wyspie Wolin na północ od drogi krajowej nr 3 (teren ten należy traktować jako rezerwę, która będzie wykorzystana po wyczerpaniu się innych możliwości),
- obszary w południowej części Przytoru i Łunowa, z przeznaczeniem m.in. pod kemping z polem namiotowym (Przytór) i działki rekreacyjne (Łunowo),
- Płw. Mielinek wraz z dawnym basenem barkowym.

Przekształcenie struktur istniejących

Działania restrukturyzacyjne na dużą skalę, które dotyczyć będą przekształceń zarówno funkcjonalnych, jak i przestrzennych zakłada się na terenie portu na prawobrzeżu. Harmonijna egzystencja dwóch wiodących funkcji miasta wymaga stopniowego ograniczania negatywnego oddziaływania portu na środowisko. Docelowo, port w Świnoujściu winien odrywać rolę portu uniwersalnego.

Przekształcenia w obrębie portu na lewobrzeżu dotyczyć będą terenów po byłej JAR, położonych w rejonie kanałów Mielńskiego - Mulnik oraz Basenu Północnego. Pierwszy z nich przeznaczają się na funkcje gospodarki morskiej. Preferuje się turystykę wodną, powiązaną z nieuciążliwą działalnością usługową, w tym z jej zapleczem technicznym (szkutnictwo itp.) i zimowiskiem dla jachtów oraz dla jednostek białej floty. W rejonie Kanału Mulnik proponuje się budowę portu jachtowego, portu dla statków wycieczkowych oraz bazy wędkarskiej. Przyszłe zagospodarowanie winno uwzględniać maksymalną ochronę istniejącej zieleni leśnej, a także wykorzystanie historycznych obiektów kubaturowych. Teren Basenu Północnego przeznaczają się na marinę.

Restrukturyzacja funkcjonalna i przestrzenna w obszarach działalności innych podmiotów w granicach portu, aczkolwiek związana głównie z aspektami ekonomicznymi rynku, winna uwzględniać w równym stopniu czynniki środowiskowe.

Przekształcenia na prawobrzeżu koncentrować będą się na terenach w rejonie: dworca kolejowego, dworca autobusowego, Bazy Promów Morskich, ul. Wolińskiej, Duńskiej, Fińskiej i Okólnej, a dotyczyć będą formowania ośrodka usług okołoterminalowych. Proces ten będzie przebiegał równolegle z wypełnianiem rezerw terenowych tego obszaru. Również na ekstensywnie zagospodarowanym terenie pomiędzy ul. Wolińską, Barlickiego i linią kolejową, będą rozwijały się istniejące funkcje, w tym mieszkaniowa, z równoczesnymi przekształceniami w kierunku dominacji sektora usług.

Trzy XIX – wieczne forty (dwa na lewobrzeżu i jeden na prawobrzeżu) adaptuje się na cele turystyczne o różnorodnym programie (imprezy plenerowe, gastronomia, galerie, muzea – w tym militariów, figur woskowych).

Zagrożenia antropogeniczne

Niebezpieczeństwo powstania nadzwyczajnych zagrożeń środowiska w rejonie stacji kolejowej i przepraw promowych stwarza transport materiałów niebezpiecznych. Część obiektów przynajmniej potencjalnie uciążliwych dla środowiska i jakości życia mieszkańców znajduje się w strefie ochrony uzdrowskiej lewobrzeżnej części miasta.

Korzystanie z bardzo ograniczonych zasobów wód podziemnych doprowadziło do ich wyczerpania (sumaryczny pobór jest obecnie równy stwierdzonym zasobom i nie może już być powiększony), a dalszy rozwój miasta nie jest możliwy bez zapewnienia dostawy wody spoza jego granic.

Położenie portu w rejonie węzłowym ponadregionalnych powiązań ekologicznych tworzy silne bariery ekologiczne blokujące swobodną migrację organizmów (zwłaszcza fauny naziemnej) i wymianę populacji.

Położenie portu w stosunku do terenów zainwestowania miejskiego, w tym uzdrowiska

Granice administracyjne portu w Świnoujściu określa Zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 grudnia 1991 r. w sprawie ustalenia granic portów morskich od strony lądu w Szczecinie, Świnoujściu i w Policach (M.P. Nr 4/1992, poz.22 – Załącznik nr 2).

Port położony jest po obu stronach rz. Świny – obejmuje wschodnie brzegi Wyspy Uznam z półwyspem Mielin, zachodnie brzegi i tereny na Wyspie Wolin (nabrzeża zasadnicze) oraz wyspę Mielino.

Powierzchnia lądowa portu wynosi ok. 630 ha, większa jej część znajduje się po wschodniej stronie Świny (wyspa Wolin).

Mimo, że w północnej części wyspy Uznam, gdzie położona jest zasadnicza zurbanizowana część Świnoujścia wraz ze śródmieściem i Dzielnicą Nadmorską nie mają miejsca uciążliwe przeładunki i działalność uciążliwego przemysłu, to jednak bezpośrednie sąsiedztwo głównych nabrzeży przeładunkowych portu położonych na wyspie Wolin na wysokości lewobrzeża, stwarza zagrożenie wynikające z ochrony środowiska (szczególnie dla uzdrowiska) i rzutuje na kierunki rozwoju portu.

Wielofunkcyjność portu

Port w Świnoujściu jest wielofunkcyjny, pełniąc następujące działalności:

- * przeładunkowo - składową,
- * obsługi promów morskich,
- * przemysłowo - usługową,
- * rybołówstwa morskiego,
- * komunikacyjno – turystyczną,
- * miejskiej komunikacji wodnej,
- * specjalną (marynarka wojenna).

Funkcje te realizowane są łącznie, co wymaga określonej organizacji ruchu w porcie oraz odpowiedniej gospodarki terenami przewidzianymi na potrzeby portu. Funkcje portowe koegzystują z funkcjami ogólnomiejskimi, w szczególności z funkcją komunalną i funkcją wypoczynkowo – uzdrowiskową. Fakt ten wymaga szczególnych rozwiązań, często kompromisowych i odpowiedniej koordynacji działań.

Aktualnie, na potrzeby funkcji przeładunkowo – składowej wykorzystuje się ok. 200 ha powierzchni portu, dla funkcji przemysłowo – usługowej i rybackiej ok. 180 ha i dla pozostałych funkcji ok. 250 ha.

Na podkreślenie zasługuje fakt zupełnego niedoinwestowania w dziedzinie turystyki wodnej mimo wspaniałych warunków do jej rozwoju (brak marin), a także niedoinwestowanie w dziedzinie funkcji rybackiej jakim jest brak kompleksowego portu rybackiego w Świnoujściu. Wykorzystywany aktualnie na te cele Basen Bosmański w bezpośrednim sąsiedztwie dworców: kolejowego i autobusowego, nie spełnia wymogów funkcjonalnych, a sposób zagospodarowania przyległego terenu degraduje krajobrazowo tak ważny dla prestiżu miasta rejon.

Sytuacja prawno - administracyjna

Uwarunkowania prawno - administracyjne portu należy rozpatrywać w dwóch aspektach; w odniesieniu do akwatorium i w odniesieniu do terytorium.

- * **Akwatorium** w rejonie Świnoujścia to wody morza terytorialnego (Zatoka Pomorska) i morskie wody wewnętrzne. Obszary te są wyłączone z planowania miejscowego w sensie decyzyjnym i administrowane przez Urząd Morski w Szczecinie (Art.4 ust.1 i art. 32a ustawy z dnia 7 lipca 1994 o zagospodarowaniu przestrzennym z późniejszymi zmianami).

Stosowne przepisy w formie zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie regulują m.in. dopuszczalne wielkości parametrów statków mogących wpływać do portu w Świnoujściu.

Ustawa z dnia 20.12.1996 o portach i przystaniach morskich (D.U. z dnia 5 lutego 1997) w art.5 ust.1 oraz art. 10 ust.1 określa, iż akweny i infrastruktura zapewniająca dostęp do portów i przystani morskich stanowi własność skarbu państwa i jest wyłączona z obrotu, a także nakłada na państwo obowiązek finansowania budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Mocą wymienionej ustawy port w Świnoujściu należy do grupy czterech portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

- * **Terytorium** portu morskiego podlega ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 7 lipca 1994 roku. Stan ten skutkuje wzajemnymi rozmaitymi relacjami portu i miasta, również w płaszczyźnie prawno - administracyjnej. Zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich Miasto Świnoujście zostało włączone w struktury organizacyjne podmiotu zarządzającego portem w Świnoujściu (art. 13 ust. 3). Obszar portu morskiego w Świnoujściu, aktualnie wyznaczają granice portu od strony lądu określone Zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 19 grudnia 1991r. w sprawie ustalenia granic portów morskich od strony lądu w Szczecinie, Świnoujściu i w Policach (M.P. Nr 4/1992, poz.22 – Załącznik nr 2).

Odrębne zagadnienie jakim jest działalność w obszarze pasa nadbrzeżnego wzdłuż wybrzeża morskiego oraz morskich wód wewnętrznych poza terenem portu reguluje ustawa z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (D.U. Nr 32, poz.131) oraz stosowne do niej Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 1993r. Zgodnie z tym rozporządzeniem na terenie miasta Świnoujścia został wytyczony pas techniczny (część pasa technicznego jest w fazie negocjacyjnej jako pas zaprojektowany).

Uchwała nr LIX/439/2018 Rady Miasta Świnoujście z dnia 23 maja 2018 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasto Świnoujście w rejonie ul. Wybrzeże Władysława IV

Przedmiotem planu jest dopuszczenie realizacji na nabrzeżu wzdłuż ulicy Wybrzeże Władysława IV przystani statków pasażerskich i nabrzeża postojowego wraz z infrastrukturą do obsługi statków pasażerskich i pasażerów. dotyczy działek nr 18, 19/1, 19/2, 269/15, 269/16 obr. 0010 Świnoujście (Dz.Urz. z dnia 25. czerwca 2018 roku poz. 2986)

Uchwała nr XXX/238/2016 Rady Miasta Świnoujście z dnia 15 grudnia 2016 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasto Świnoujście – jednostka obszarowa V – rejon ulic: Dworcowej, Fińskiej, Duńskiej i Norberta Barlickiego (Dz.Urz. z 13 stycznia 2017 roku poz. 284)

Obszar obejmują m.in. linię brzegową przy przystani pasażerskiej.

Przedmiot planu obejmuje m.in. kwestie dostępności komunikacyjnej, tereny portowe w tym zasady obsługi funkcji związanych z gospodarką morską.

3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem

3.1. Charakterystyka geograficzna

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

Uznam i Wolin (313.2-3) – mezoregion fizycznogeograficzny Pobrzeża Szczecińskiego, obejmujący dwie wyspy – Uznam i Wolin, które oddzielają Zalew Szczeciński od Zatoki Pomorskiej. Powierzchnia regionu wynosi 424 km². Ich jądro stanowią wzgórza moren czołowych, do których wskutek działalności fal morskich przyrosły piaszczyste wały brzegowe przekształcane eolicznie w niewysokie wydmy. Procesy brzegowe są stale aktywne, o czym świadczą falezy, zwłaszcza od strony Zatoki Pomorskiej.

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

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

3.2. Klimat

Obszar Planu znajduje się w Krainie I¹ – Zalew Szczeciński. Obejmuje ona wyspy Uznam i Wolin oraz wąski pas przyległy do Zalewu Szczecińskiego. Kraina wznosi się od 0-20 m n.p.m., poza wysoczyzną morenową ze szczytem położonym 115 m n.p.m. koło Międzyzdrojów. Warunki klimatyczne kształtują się pod wpływem głównych geograficznych czynników klimatycznych oraz w dużej mierze pod wpływem Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego. Pobrzeże Zatoki Pomorskiej, ograniczone wyspami Uznam i Wolin, zaliczane jest do najkorzystniejszych rejonów bioklimatycznych na polskim wybrzeżu, sprzyjających rekreacji i turystyce. Średnia roczna liczba godzin z usłonecznieniem rzeczywistym kształtuje się od 1550 w rejonie ujścia Odry do Zalewu do ok. 1640 w strefie wybrzeża Bałtyku. W ciągu roku usłonecznienie względne waha się od 34 do 38%, przy czym zima wynosi ok. 20%, a latem nie przekracza 50%.

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

¹ Klimat województwa zachodniopomorskiego – Czesław Koźmiński, Bożena Michalska, Małgorzata Czarnecka (Akademia Rolnicza w Szczecinie, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2007 r.)

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

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

3.3. Warunki geologiczne

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

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

3.4. Surowce i złoża

Na obszarze objętym niniejszym opracowaniem nie zostały udokumentowane żadne złoża surowców mineralnych. W bliskim sąsiedztwie portu występują natomiast wody lecznicze – pozostają one bez wpływu na obszar objęty niniejszym opracowaniem.

3.5. Warunki wodne

W rejonie obszaru Planu wyróżniono działy wodne I rzędu rozdzielające:

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

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

Dzięki przekopaniu w drugiej połowie XIX wieku w południowo-wschodniej części wyspy Uznam Kanału Piastowskiego, cieśnina Świna łączy się z Zalewem Szczecińskim najkrótszą

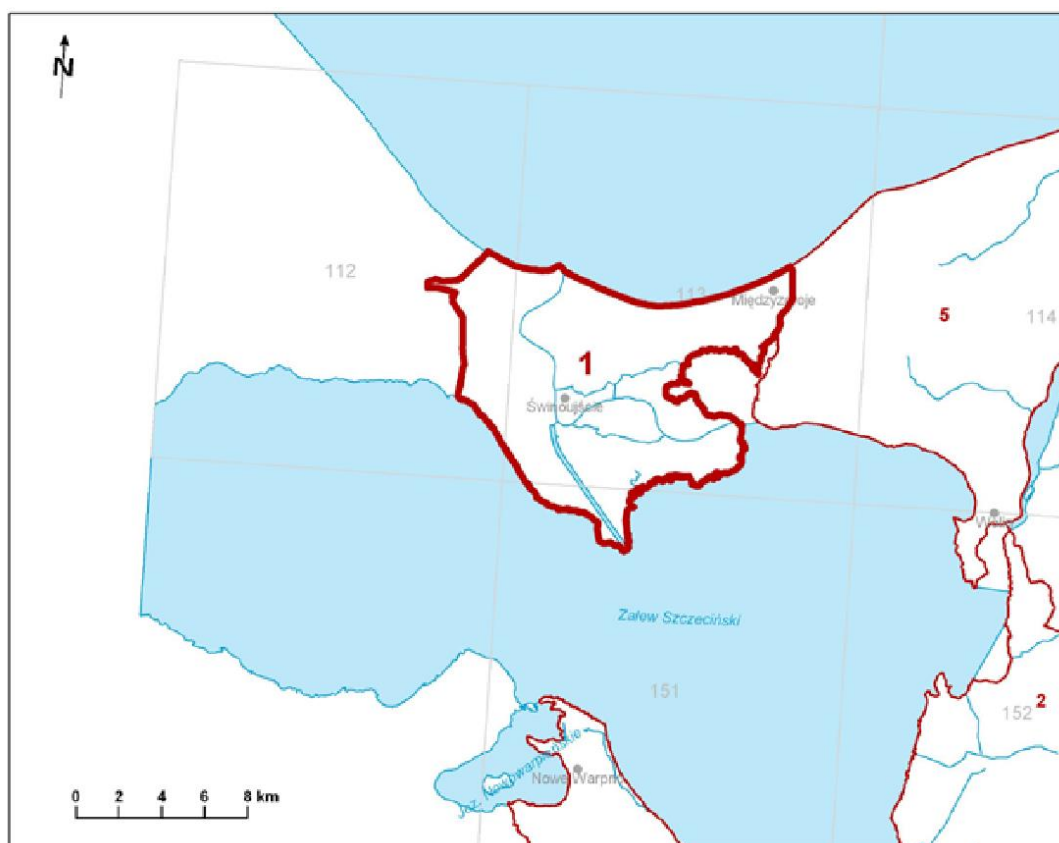
drogą. Przez Cieśninę Świny przepływa 75% wszystkich wód biorących udział w wymianie pomiędzy morzem i zalewem. Pozostała ilość przedostaje się przez Dziwnę i Pianę.

3.5.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry

Na omawianym obszarze można wyróżnić jedno piętro wodonośne - czwartorzędowe.

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

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



Ryc. 1 Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG

PLGW60001

Europejski kod JCWPd:	PLGW60001
Nazwa JCWPd	1
Region:	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Stan ilościowy:	słaby
Stan chemiczny:	słaby
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:	zagrożona
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:	tak
Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego – brak możliwości technicznych
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027

Uzasadnienie derogacji:

brak możliwości technicznych. Ingresja wód morskich oraz ascenzja wód słonych (solanek) z podłoża mezozoicznego. Zmiana kierunków przepływu wód podziemnych, powodująca dopływ wód powierzchniowych z Zalewu Szczecińskiego i Kanału Piastowskiego. W programie działań ukierunkowanym na presję, dla JCWPd zaplanowano wszystkie możliwe działania ograniczające wielkość poboru wody. Niemniej jednak ze względu na warunki hydrogeologiczne okres 6 lat jest zbyt krótki, aby mogła nastąpić poprawa stanu wód. Poprawa przewidywana jest w dalszej perspektywie czasowej.

Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)

Zgodnie z PGW, obszar objęty projektem Planu znajduje się w zasięgu niżej wymienionych, jednolitych części wód powierzchniowych (przejściowych i rzecznych):

a) Zalew Szczeciński

Kod JCWP:	TWIWB8
Nazwa JCWP:	Zalew Szczeciński
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym (TWI)
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
zmiany hydromorfologiczne	
uzasadniające wyznaczenie:	ocena ekspercka
Aktualny stan JCWP:	zły
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów Środowiskowych:	zagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny:	dobry potencjał ekologiczny;
• stan chemiczny:	dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	tak

Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego - naturalne warunki nie pozwalają na osiągnięcie celów w terminie
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027
Uzasadnienie derogacji:	kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogennych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z lądu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

b) Ujście Świny

Kod JCWP:	TWVWB7
Nazwa JCWP:	Ujście Świny
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	ujściowy z substratem piaszczystym (TWV)
Status JCWP wstępny:	NAT
Status JCWP ostateczny:	NAT
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
zmiany hydromorfologiczne	
uzasadniające wyznaczenie:	ocena ekspercka
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 - naturalne warunki nie pozwalają na osiągnięcie celów w terminie
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027

Uzasadnienie derogacji:	kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogennych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z lądu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.
-------------------------	--

c) Dziwna Świna

Kod JCWP:	TWVWB9
Nazwa JCWP:	Ujście Świny
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	ujściowy z substratem piaszczystym (TWV)
Status JCWP wstępny:	NAT
Status JCWP ostateczny:	NAT
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
zmiany hydromorfologiczne	
uzasadniające wyznaczenie:	ocena ekspercka
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 - naturalne warunki nie pozwalają na osiągnięcie celów w terminie
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027
Uzasadnienie derogacji:	kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogennych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z lądu

także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Objaśnienia:

NAT – naturalna część wód

SZCW – silnie zmieniona część wód

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

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

3.5.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych

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

3.5.3. 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.

3.6. 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.

3.7. 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 zwartą 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 Świnoujściu. 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.

3.8. 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, określone 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.

3.9. 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) 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 7.2.3.

3.10. Środowisko przyrodnicze obszaru planu

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

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Południowego Brzegu Bałtyku

Okręg: Wybrzeża Trzebiatowsko-Świnoujskiego

Podokręg: Świnoujski

W ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza. Badania i opracowanie 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 akwen wodny i w zasadzie pozbawiony jest gatunków roślin. Wynika to z warunków fizycznych i geomorfologicznych badanego obszaru (głębokość, ograniczona dostępność światła, silne falowanie, słaba przezroczystość wody) powiązanych z antropopresją (okresowa konserwacja dróg morskich oraz stałe użytkowanie torów przez jednostki pływające, eutrofizacja). Flora roślin naczyniowych zajmuje strefę brzegową (litoralną) oraz miejsca wypłycone. Gatunki roślin stwierdzone na obszarze torów wodnych i podejściowych oraz przyległej strefy to fragmenty roślin niezwiązane trwale z tymi miejscami, a prawdopodobnie przeniesione przez fale, jednostki pływające, ptaki itp.

Fitoplankton

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

Żaden z wykazanych gatunków nie podlega w Polsce ochronie prawnej.

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

Siedliska przyrodnicze

W południowej części obszaru Planu, w rejonie Starej Świny, stwierdzono siedlisko przyrodnicze estuaria (1130).

Siedlisko 1130 Estuaria

Siedlisko to podczas, prowadzonych badań w 2014 r., stwierdzono na dwóch stanowiskach: ujściowy odcinek Dziwny i Stara Świna (część obszaru Studium). Cechą wspólną obu stanowisk są procesy mieszania się wód słodkich i słonych, pochodzących z dopływu rzecznego oraz tzw. cofki, czyli podchodzenia wód morskich w górę rzeki. Ma to swoje konsekwencje w zmiennym poziomie zasolenia wód, zależnym m.in. od: poru roku (częstotliwość cofek i ich rozmiar wzrasta w miesiącach jesienno-zimowych), siły wiatru, zmian ciśnienia barometrycznego, odległości od morza (im dalej od brzegu Bałtyku tym zasolenie jest mniejsze) (Poleszczuk 2007). Różnice pomiędzy stanowiskami dotyczą stopnia ich naturalności modyfikowanej przez działalność człowieka. Część niezagospodarowana estuarium jest o wiele bardziej zróżnicowana. Pomimo, że na pierwszy plan wysuwa się szuwar trzcinowy, to występuje tam również roślinność zanurzona. Reprezentowana jest ona przez zespół rdestnicy przeszytej *Potametum perfoliati* oraz zespół wywłócznika kłosowego *Myriophylletum spicati*. Obserwowane płaty są również bogatsze florystycznie. Estuarium Starej Świny cechuje się znacznie większym stopniem naturalności. Przekształcenia strefy brzegowej zajmują tam znacznie mniejszą powierzchnię (obejmują tereny zamieszkane – Karsibór, Ognica, Przytór oraz obszar przeprawy promowej Karsibór) oraz są mniej drastyczne (umocniona strefa brzegowa przy przeprawie promowej, poza tym kładki, pomosty, wały przeciwpowodziowe z narzutu ziemnego). Wyspy delty wstecznej Świny to jeden z największych obszarów solniskowych (typ 1330) w Polsce, aktywnie chroniony przez Woliński Park Narodowy. Znaczenie Starej Świny jako drogi morskiej jest niewielkie, gdyż główny ruch dużych jednostek pływających odbywa się Kanałem Mieleńskim i Piastowskim. Roślinność estuarium Starej Świny cechuje się nieco większym zróżnicowaniem od roślinności estuarium Dziwny. W strefie brzegowej dominuje szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis*, rzadszy jest szuwar pałkowy *Typhetum angustifoliae* oraz szuwar oczeretowy *Scirpetum lacustris* i *S. maritimi*. Roślinność zanurzoną tworzą: *Ceratophylletum demersi*, *Elodeetum canadensis*, *Myriophylletum spicati*, *Potametum perfoliati*.

Siedlisko 1210 Kidzina na brzegu morskim

W sąsiedztwie obszaru Planu stwierdzono siedlisko 1210 Kidzina na brzegu morskim.

Siedlisko to jako poprzerwany pas rozmieszczony jest potencjalnie wzdłuż całego wybrzeża. Stosunkowo najczęściej występuje w zatokach i w sąsiedztwie ujść rzek, gdzie następuje akumulacja piasku i szczątków organicznych.

Jest to siedlisko specyficzne, unikatowe i ważne ze względu na występowanie halofilnych nitrofitów. Niekóre z gatunków, pospolitych w całej Polsce chwastów tu występują w specyficznych podgatunkach i formach solniskowych.

Siedlisko bardzo dynamicznie przekształcające się, zależnie od aktualnych warunków meteorologicznych i stanu morza. W rejonach okresowej większej akumulacji, a jednocześnie odznaczających się zwiększoną presją rekreacyjną, kidzina jest usuwana prawie natychmiast w ramach „sprzątania” plaży. Taka sytuacja ma miejsce np. na brzegach Zatoki Gdańskiej. Niezależnie od powyższego, strefa kidziny jest miejscem, którym gromadzą się wszystkie śmiecie i odpady pochodzenia antropogenicznego, osadzone na plażach przez morze.

Siedlisko jest narażone na niszczenie, ale od naturalnych czynników utrzymujących stan dynamicznej równowagi i niszczenia w okresie zimowym groźniejsza jest działalność

człowieka, prowadząca do całkowitego usuwania kładziny, zwłaszcza w okresie wegetacyjnym pokrywającym się z wakacyjną presją rekreacyjną.

Zalecaną metodą ochrony jest ochrona bierna – nieuprzatanie kładziny.

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

Fauna

Zooplankton i bentos

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

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

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

Ichtyofauna

Przeprowadzona inwentaryzacja ichtiofauny Zalewu Szczecińskiego w 2014 r. w związku z wykonywaniem inwentaryzacji przyrodniczej wykazała obecność 17 gatunków ryb: szprot *Sprattus sprattus*, śledź *Clupea harengus*, stynka *Osmerus eperlanus*, płoć *Rutilus rutilus*, leszcz *Abramis brama*, krąp *Blicca bjoerkna*, rozpiór *Abramis ballerus*, ukleja *Alburnus alburnus*, certa *Vimba vimba*, jelec *Leuciscus leuciscus*, miętus *Lota lota*, ciernik *Gasterosteus aculeatus*, babka bycza *Neogobius melanostomus*, okoń *Perca fluviatilis*, sandacz *Sander lucioperca*, jazgarz *Gymnocephalus cernua*, stornia *Platichthys flesus* (Guentzel i in. 2015, Szlauer-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 granicach Planu stwierdzono jeden gatunek chroniony – krzyżówkę *Anas platyrhynchos*.

4. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo

4.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami 2

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.

² 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.

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

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

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

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

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

i na mocy dwóch krajowych aktów prawnych:

- ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (j.t. Dz. U. z 2018 r., poz. 2175) oraz
- 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 informacjami otrzymanymi z Wydziału Pomiarów Morskich Urzędu Morskiego w Szczecinie stwierdza się, że w granicach Planu zlokalizowanych jest 8 wraków statków, w tym jeden wrak zabytkowy – nr stanowiska W-4/2014.

A Z P	KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU ARCHEOLOGICZNEGO										A T X N W P L			
1	LOKALIZACJA	2	POŁOŻENIE FIZYCZNOGEOGRAFICZNE	3	UTWÓR GEOLOGICZNY									
M.	Zatoka Pomorska	JEDNOSTKA FIZYCZNOGEOGRAFICZNA		Wewnętrzne wody terytorialne		luźny	-	zwęzły	x	torf-bagn.	-			
Nr stan. w miejscowości	W-4/2014	STREFA NADMORSKA (NADZALEWOWA)		TEREN NIEEKSPONOWANY		określenie specjalistyczne								
W morzu	plaża	mierzeja	skarpa	wał wydym.	TEREN EKSPONOWANY	piasek								
x	-	-	-	-	krawędzie, stoki wąskie i proste	4 DOSTĘPNOŚĆ TERENU								
GMINA	-	DUŻE DOLINY		sfaldowania i niewielkie cyple		niezabud.	-	śr.zabud.	-	zabudow.	-			
POWIAT	-	w wodzie	terasa denna	terasa nadzalewowa	terasy wyższe	cyple wybitne	-	pole orne	-	nieużytek	-	łąka	-	
WOJEWÓDZTWO	Zachodniopomorskie	-	-	-	-	wały i garby	-	sad	-	park	-	las	-	
AZP nr obsz.	nr st.	-	-	-	-	wyświetlenia o ekspozycji okrytej	-	torf	-	bagno	-	woda	-	
Współrz. geogr.	N 53°55'43,43" E 014°16'30,81"	MAŁE DOLINY		TEREN OSŁONIĘTY		teren przemysłowy								
Nazwa lokalna	-	dno doliny	stok doliny	krawędź doliny	podstawa stoku	określenie bliższe								
Nr działki geodez.	-	-	-	-	doliny denud., niecki, jary, parowy	a) pozwolenie na prowadzenie badań archeologicznych na polskich obszarach morskich (Art.36, ust.2. ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami),								
Identyfikator EGB	-	STREFA POZA DOLINAMI		kotlinki, zagłębienia bezodpływowe		b) zezwolenie na wykonywanie prac podwodnych na obszarach morskich (Art.6, ust.1 ustawy o wykonywaniu prac podwodnych)								
Właściciel terenu	Skarb Państwa	równina	obsz. falisty	obsz. pagórk.	obsz. górzysty	Jaskinie, schroniska skalne	FORMA SZCZEGÓLNA							
5 KLASYFIKACJA FUNKCJONALNO-KULTUROWO-CHRONOLOGICZNA STANOWISKA														
nr	funkcja	kultura		chronologia		opis materiałów, obiektów, warstw oraz form terenowych								
1.	Jednostka pływająca			II połowa XIX w		Wrak spoczywa na głębokości 6-7 metrów, blisko toru wodnego, w odległości ok. 300 m na NNW od znaku nawigacyjnego Stawa Młyn, znajdującego się na zachodniej głowce falochronu falochronu w Świnoujściu. Użytkownicy poprzeczne składa się z gęsto rozmieszczonych dębowych wręgów. Zewnętrzne i wewnętrzne poszycie tworzą dębowe kłopy szer. 26cm i grubości 9cm. Do łączenia poszycia wykorzystano maszynowe, żelazne gwóźdź z czworokątną główką a także miedziane sworznie (których długość pokrywa się z grubością całej burt). Obecność łańcucha kotwicznego po stronie południowo-wschodniej. Z wyposażenia pokładowego udało się zidentyfikować żeliwną pompę zęzową długości 2,40cm. Obecna jest także kotwica zidentyfikowana jako współczesna kotwica patentowa Halla. Z jednostki zachował się znaczny fragment kadłuba. Nie zachowała się część rufowa po zachodniej stronie stanowiska. W tym stanie jest także część dziobowa. Dynamiczna cyrkulacja wód w tej strefie przybrzeżnej powoduje niszczące wszelkiego rodzaju odpadów niszczących elementy kadłuba. Wszystkie wystające nad dno struktury wraku są silnie pokryte osłuskami. Pompa zęzowa zachowana w całości. Na powierzchnię wydobyto szereg zabytkowych przedmiotów: drewniany jufers w żelaznej obejmie z fragmentem łańcucha, drewniana knaga, fragment żelaznego okucia zakończony hakiem, cebryk, fragment wyłewu szklanego naczynia (możliwe, że znalazło się na wraku przypadkowo w późniejszym okresie). Wśród materiałów zalegającego wokół szczątków kadłuba są niewielkie rozmiarów, regularne brytki węgla (pozostałość transportowanego ładunku). Dodatkowo znaleziono bryłę przepalonego metalu z częściowo zatopioną gałką od uchwyty meblowego (może to świadczyć o pożarze na pokładzie jako jedna z możliwości zatonięcia)								

Ryc. 2 Karta ewidencyjna zabytku

Zasady nurkowania na wrakach, znajdujących się na polskich obszarach morskich w granicach swojej właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie reguluje Zarządzenie Porządkowe nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 25 czerwca 2001 r. w sprawie nurkowań na wraki (Dz. Urz. Woj. Zach. Z 2001 r., Nr 26, poz. 515). Zgodnie z ww. Zarządzeniem, na jednym z wraków zlokalizowanych na obszarze opracowania obowiązuje zakaz nurkowania.

Ryc. 36. Lokalizacja wraków statków na obszarze



Ryc. 3. Lokalizacja wraków statków na obszarze opracowania

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

4.2. Istniejące formy ochrony przyrody

Woliński Park Narodowy

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

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

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

W związku z brakiem Planu Ochrony Wolińskiego Parku Narodowego sporządzane są roczne zadania ochronne, a obowiązujący projekt zadań ochronnych ustanowiony został zarządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 lutego 2017 r. w sprawie zadań ochronnych dla Wolińskiego Parku Narodowego (Dz. U. Min. Środ. z dnia 22 lutego 2017 r. poz. 15).

Nadrzędne zasady funkcjonowania parku narodowego określa ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142, z późn. zm.). W myśl jej przepisów w art. 15 sformułowano zakazy i odstępstwa od nich.

Zespół przyrodniczo krajobrazowy Torfowisko Uznamskie

Obszar ten znajduje się około 200 m na południe od granicy Planu. Położony jest na południowo-wschodnim krańcu wyspy Uznam. W granicach obszaru znajdują się podmokłe siedliska, głównie leśne. Celem utworzenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ochrona wartości estetycznych i przyrodniczych fragmentu lasów Mierzei Uznamskiej, charakteryzującej się wysoką bioróżnorodnością, unikalną mozaikowością siedlisk, na które składa się: występowanie swoistej różnorodności gleb związanych z procesami bagiennymi (torfy niskie) i aluwialno-eluwialnych (zróznicowane wiekowo wały wydmy), stare lasy liściaste, w tym ponad 150-letnie drzewostany dębowe oraz liczne stanowiska gatunków roślin i zwierząt chronionych (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2003 r. Nr 39, poz. 611).

Rezerwat przyrody Karsiborskie Paprocie

Rezerwat ten znajduje się poza granicami Planu, ponad 2 km od południowej granicy obszaru opracowania. Rezerwat „Karsiborskie Paprocie” obejmuje fragment lasów w południowej części wyspy Karsibór.

Zgodnie z Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 5 grudnia 2017 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Karsiborskie Paprocie” (Dz. Urz. Woj. z 2017 r., poz. 5149), celem ochrony rezerwatu jest zachowanie stanowiska paproci - długosza królewskiego *Osmunda regalis*.

Zgodnie z § 3 wskazanego powyżej Zarządzenia, dla rezerwatu określa się rodzaj: Florystyczny (Fl) oraz określa się typ i podtyp:

- 1) ze względu na dominujący przedmiot ochrony: typ - Florystyczny (PFl), podtyp - roślin zielnych i krzewinek (rzk);
- 2) ze względu na główny typ ekosystemu: typ - Leśny i borowy (EL), podtyp - lasów nizinnych (lni).

Dla rezerwatu obowiązuje Rozporządzenie Nr 9/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 19 marca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Karsiborskie „Paprocie” (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2008 r., Nr 39, poz. 796).

Obszary Natura 2000

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

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.

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

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

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

1. wodniczka *Acrocephalus paludicola*,
2. płaskonos *Anas clypeata*,
3. cyraneczka *Anas crecca*,
4. cyranka *Anas querquedula*,
5. krakwa *Anas strepera*,
6. gęś gęgawa *Anser anser*,
7. gęś zbożowa *Anser fabalis*,
8. biegus zmienny *Calidris alpina schinzii*,
9. bielik *Haliaeetus albicilla*,
10. mewa mała *Hydrocoloeus minutus*,
11. brzęczka *Locustella luscinioides*,

12. bielaczek *Mergus albellus*,
13. nurogęś *Mergus merganser*,
14. szlachar *Mergus serrator*,
15. karnia ruda *Milvus milvus*,
16. kulik wielki *Numenius arquata*,
17. wąsatka *Panurus biarmicus*,
18. kormoran czarny *Phalacrocorax carbo*,
19. kormoran *Phalacrocorax carbo sinensis*,
20. perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*,
21. ohar *Tadorna tadorna*,
22. krwawodziób *Tringa totanus*.

Dla ww. obszaru nie ustanowiony został dotychczas plan ochrony.

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

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.

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

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

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

siedliska przyrodnicze:

1. 1130 estuaria,
2. 1210 kidzina na brzegu morskim,
3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,

4. 1330 solniska nadmorskie (*Glaucopuccinellietalia Maritimae*, część – zbiorowiska nadmorskie),
5. 2110 inicjalne stadia nadmorskich wydm białych,
6. 2120 nadmorskie wydmy białe (*Elymo Ammophiletum*),
7. 2130 nadmorskie wydmy szare,
8. 2140 nadmorskie wrzosowiska bażynowe (*Empetrion nigri*),
9. 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich,
10. 2330 zbiorowiska murawowe na wydmach, *Malcolmietalia*,
11. 3140 Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactera* spp.)
12. 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
13. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodion rubri* p.p. i *Bidention* p.p.,
14. 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*),
15. 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis* *Festucion pallentis*),
16. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
17. 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe),
18. 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*),
19. 7150 obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku *Rhynchosporion*,
20. 7210 torfowiska nakredowe (*Cladietum marisci*, *Caricetum buxbaumii*, *Schoenetum nigricantis*),
21. 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk,
22. 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*),
23. 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae* *Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*),
24. 9150 ciepłolubne buczyny storczykowe (*Cephalanthero-Fagenion*),
25. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi* *Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi* *Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne;

· zwierzęta:

1. parposz *Alosa fallax*,
2. minóg morski *Pteromyzon marinus*,
3. kumak nizinny *Bombina bombina*,

4. traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*,
5. foka szara *Halichoerus grypus*,
6. wydra *Lutra lutra*,
7. nocek duży *Myotis myotis*
8. morświn *Phocoena phocoena*.
9. kozioróg dębosz *Cermyx cerdo*,
10. pachnica dębowa *Osmoderma eremita* (*Osmoderma barnabita*),
11. skójka gruboskorupowa *Unio crassus*.

Dla ww. obszaru dotychczas nie ustanowiono planu ochrony.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zatoka Pomorska” PLB990003

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.

Obszar Planu znajduje się w odległości około 600 m na zachód od OSOP Zatoka Pomorska.

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

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

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

11. perkoz rdzawoszyi *Podiceps grisegena*.

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

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002

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.

Północna część obszaru Planu znajduje się w granicach tego obszaru.

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

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

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

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:

Użytek ekologiczny „Świnoujskie Wydmy”

Celem ochrony jest zachowanie dużego kompleksu wydmy białej z niewielkimi fragmentami wydmy szarej, położonego nad brzegiem Bałtyku, będącego miejscem rozrodu szeregu bezkręgowców, m.in. trzmieli, chrząszczy, kilku gatunków płazów i gadów oraz ptaków wróblowatych; na tym terenie występują także stare schrony i bunkry stanowisk ogniowych artylerii nadbrzeżnej, które są potencjalnymi miejscami zimowania kilku gatunków nietoperzy.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako bardzo dobrze zachowany odcinek silnie przyrastającego wybrzeża wydmorego z mozaiką siedlisk i licznymi gatunkami chronionej flory oraz cennych siedlisk przyrodniczych.

Zagrożeniem dla obszaru jest dążenie do zabudowy terenu, wysypywanie śmieci i innych nieczystości, zwiększenie antropopresji, dzikie dojścia do plaży.

Zalecenia konserwatorskie: zagospodarowanie musi uwzględniać kwestie przyrodnicze w tym konieczność utrzymania warunków dla funkcjonowania siedlisk przyrodniczych.

Użytek ekologiczny „Wyspy Bielawki z półwyspem Mielinek”

Powiat Świnoujście, ochrona 5 wysp leżących w Delcie Wstecznej Świny, Półwysep Mielnik, i Stary Nurt Świny będących miejscem rozrodu szeregu cennych gatunków ptaków i wydry oraz występowania roślinności halofilnej.

Stan zachowania obszaru oceniono jako dobry zanikające płaty słonaw i szuwarów halofilnych jak również miejsca lęgowe ptaków.

Zagrożeniem jest zaprzestanie prowadzenia działalności rolniczej (wypasu koni i bydła oraz wykaszania trawy i trzciny) prowadzące do niekorzystnego przekształcenia środowiska; budowa obiektów nie związanych z funkcją przyrodniczą terenu.

Zalecenie konserwatorskie: utrzymać obecny charakter siedlisk, odtwarzając jednocześnie te fragmenty, które uległy zarośnięciu poprzez usunięcie trzciny, nie dopuścić do zakrzaczenia i zadrzewień tego obszaru, preferować na tym terenie hodowlę zwierząt (koni, krów, owiec) i gospodarkę kośno – pastwiskową, podjąć działania na rzecz zagospodarowania przyrodniczo - turystycznego tego obszaru.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Świdny Las I, II”

Gmina Świnoujście; ochrona bioróżnorodności kompleksu leśnego leżącego w Nadleśnictwie Międzyzdroje w procesie racjonalnego gospodarowania.

Stanzachowania oceniono jako dobrze zachowane choć z silnym wpływem działalności człowieka różnorodne siedliska leśne w tym zwłaszcza bory bagienne na torfach wysokich.

Zagrożeniem jest intensywna gospodarka leśna związana z osuszeniem terenu i szybkim zanikiem starodrzewi, melioracje prowadzące do osuszenia terenu, intensywne budownictwo dróg leśnych – ułatwienie penetracji obszaru, udostępnienie turystyczne całości obszaru – niepokojenie.

Zalecenie konserwatorskie: teren objąć ochroną bezzwłocznie, czuwać nad stanowiskami bielika, dążyć do maksymalnie wysokiego poziomu wody w obszarach torfowiskowych, dążyć do ograniczenia penetracji terenów nie udostępnionych, ograniczyć dostępność części dróg.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Wydm na Warszawie i Przytorskich wydm (w Waloryzacji UE II)

Gmina Świnoujście – ochrona plaży z pasem przyległych wydm, które są jednymi z najlepiej zachowanych w Polsce fragmentów wybrzeża wydmowego; ochrona cennej charakterystyczną roślinnością porastającą wydmy białe, żółte, brunatne; ochrona cennego drzewostanu oraz krajobrazu.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako bardzo dobrze wykształcone i zachowane wydm nadmorskie o zróżnicowanym stopniu sukcesji i liczne stanowiska chronionej flory i fauny.

Zagrożeniem jest rozwój masowej turystyki, neofityzacja gatunkami wprowadzanymi na wydmę głównie wierzbę kaspijską oraz oliwnik srebrzysty, w borze bażynowym czeremchę amerykańską, budowa gazoportu; wysypywanie śmieci i innych nieczystości.

Zalecenia konserwatorskie: należy monitorować wpływ budowy i istnienia gazoportu oraz turystyki na zbiorowiska (szczególnie nieleśne oraz leśne, oraz w miarę możliwości je ograniczać; ważnym zadaniem jest minimalizowanie neofityzacji zachodzącej na wydmie i na jej zapleczu poprzez aktywne usuwanie gatunków ekspansywnych i neofitów.

5. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych

5.1. Zarząd nad Portem Morskim w Świnoujściu

Właścicielem terenów portowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP (Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście) są, w myśl ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich³, Skarb Państwa (większościowy akcjonariusz) i gminy, reprezentowani przez Zarząd Morskich Portów, które administrują większością terenów portowych. Spółkę akcyjną o firmie „Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna” tworzą: Skarb Państwa, obejmując 51% akcji spółki, oraz gminy Szczecin i Świnoujście, obejmując po 24,5% akcji.

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

Struktura własnościowa powierzchni lądowej w porcie Szczecin przedstawia się następująco:

W porcie Szczecin na 901 ha powierzchni lądowej w granicach administracyjnych portu:

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

ZMP Szczecin i Świnoujście S.A. jest użytkownikiem wieczystym 394 ha, a właścicielem 11 ha terenów w granicach tego portu.⁴

Zgodnie z Ustawą o portach i przystaniach morskich i na podstawie Art. 7. 1. „Przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje, w szczególności:

³ Dz.U. z 2017 r. poz. 1933

⁴ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

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

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

W porcie wyróżniamy co najmniej 2 części:

- część handlową:

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

- część promową:

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

5.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki

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

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

Porty morskie w Świnoujściu i Szczecinie są ze sobą ściśle związane gospodarczo, tworząc zespół portów. Łączy je także jeden tor wodny przechodzący przez Zalew Szczeciński. Wszystkie duże statki morskie płynąc do Szczecina, muszą przepłynąć przez port w Świnoujściu. Oba porty są zarządzane przez spółkę użyteczności publicznej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

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

W porcie morskim w Świnoujściu znajdują się takie służby jak: urząd odprawy celnej, sanepid, Graniczny Inspektorat Weterynarii w Świnoujściu, Morski Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny.

Bezpośrednie sąsiedztwo otwartego morza stanowi istotny atut z punktu widzenia dalszego funkcjonowania i rozwoju portu.

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

➤ Część handlowa:

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

Podstawowe atuty OT PORT ŚWINOUJŚCIE to⁵:

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

OT PORT ŚWINOUJŚCIE świadczy usługi obejmujące⁶:

- obsługę przeładunkową masowych ładunków sypkich, tj.: węgla, koksu, rudy, biomasy, produktów leśnych, zboża, nawozów,
- przeładunek towarów drobnicowych, tj.: wyrobów stalowych, kontenerów, konstrukcji, sztuk ciężkich max do 250 ton, ładunków paletyzowanych, bigbagów,
- przeładunki towarów w obrocie krajowym,
- składowanie masowych ładunków sypkich oraz drobnicy, w tym wyrobów stalowych i sztuk ciężkich, na placach i w magazynach,
- usługi konfekcjonowania, mieszania, kruszenia i sortowania ładunków masowych,
- sortowanie, sztautowanie, mocowanie, bandowanie, uzupełnianie ładunków, łączenie sztuk, przesyłki drobnicy, formowanie/rozformowanie kontenerów,
- ważenie i tarowanie samochodów i wagonów na wagach samochodowych, kolejowych oraz na wagach dynamicznych, umiejscowionych w ciągach transportowych,
- wynajem sprzętu i osprzętu przeładunkowego, transportowego na zewnątrz portu,
- wynajem lokomotyw oraz obsługi kolejowej,
- prace manewrowe na torach kolejowych własnym sprzętem,
- wynajem brygad roboczych do różnych zadań związanych z przeładunkiem oraz pracami pochodnymi,
- usługi transportu kolejowego, barkowego, spedycyjne.

⁵ Za: <http://otport.swinoujscie.pl/pl/port-handlowy-swinoujscie.html>

⁶ Za: <http://otport.swinoujscie.pl/pl/uslugi-port-handlowy-swinoujscie.html>

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

➤ Część promowa:

Terminal Promowy Świnoujście.

Usługi⁷:

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

Dwa główne cele strategiczne rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu⁸:

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

Kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu mają m.in.⁹:

- pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m na całej długości,
- pogłębienie toru podejściowego w Świnoujściu od strony Morza Bałtyckiego do głębokości 14,5 m w pierwszym etapie, docelowo do głębokości 16,7 m,
- zrealizowanie portu zewnętrznego w Świnoujściu, tzw. Gazoport,
- inwestycje drogowe – lokalne m.in. przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza w Szczecinie, przebudowa i rozbudowa układu drogowego w Świnoujściu – krajowe i międzynarodowe ukończenie budowy i modernizacji drogi DK/S3,
- modernizacja linii kolejowych E59 i C-E59, modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej 401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port,
- modernizacja Odrzańskiego Systemu Wodnego wraz z likwidacją barier utrudniających rozwój żeglugi śródlądowej,

⁷ Za: <http://www.sft.pl/>

⁸ <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>

⁹ <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>

- realizacja projektu połączenia Odry z Dunajem,
- rewitalizacja terenów obu portów wykorzystywanych na cele gospodarcze, jak również działania prorozwojowe podejmowane na pozostałych terenach portowych.

Strategia rozwoju portów morskich do roku 2027 zakłada inwestycje w zespole portowym Szczecin – Świnoujście, na kwotę blisko 900 mln zł.¹⁰

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 (Dz.U. 2017 poz.1273), Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w drodze zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. określił, że obszarem na stałe wyłączonym z rybołówstwa komercyjnego są obszary portów.

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

Warto w tym miejscu nadmienić, iż w porcie w Świnoujściu, w Basenie Bosmańskim, stacjonują jednostki rybackie, które prowadzą połowy na Morzu Bałtyckim i Zalewie Szczecińskim. Turyści chcący kupić ryby znajdą tu stanowisko, w którym każdego dnia sprzedawany jest świeżo złowiony towar.

b) Aktywność wędkarska

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

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

¹⁰ <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>

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 rejonyscieśnionych, czyli takich gdzie schodzą się lub krzyżują zwyczajowe trasy, po których nawigują statki i gdzie natężenie ruchu wymaga ścisłego uregulowania, ruch ten mogą regulować postanowienia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, agendy ONZ z siedzibą w Londynie (IMO). W ustaleniu z IMO lokalne urzędy administracji morskiej (w Polsce Urząd Morski w Gdyni, Śłupsku 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 Świnoujście oraz wykonującym żeglugę tranzytową do portu Szczecin 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 – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (tory wodne zaliczane do infrastruktury portowej).

Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 733) na obszarze opracowania zlokalizowane są następujące tory wodne:

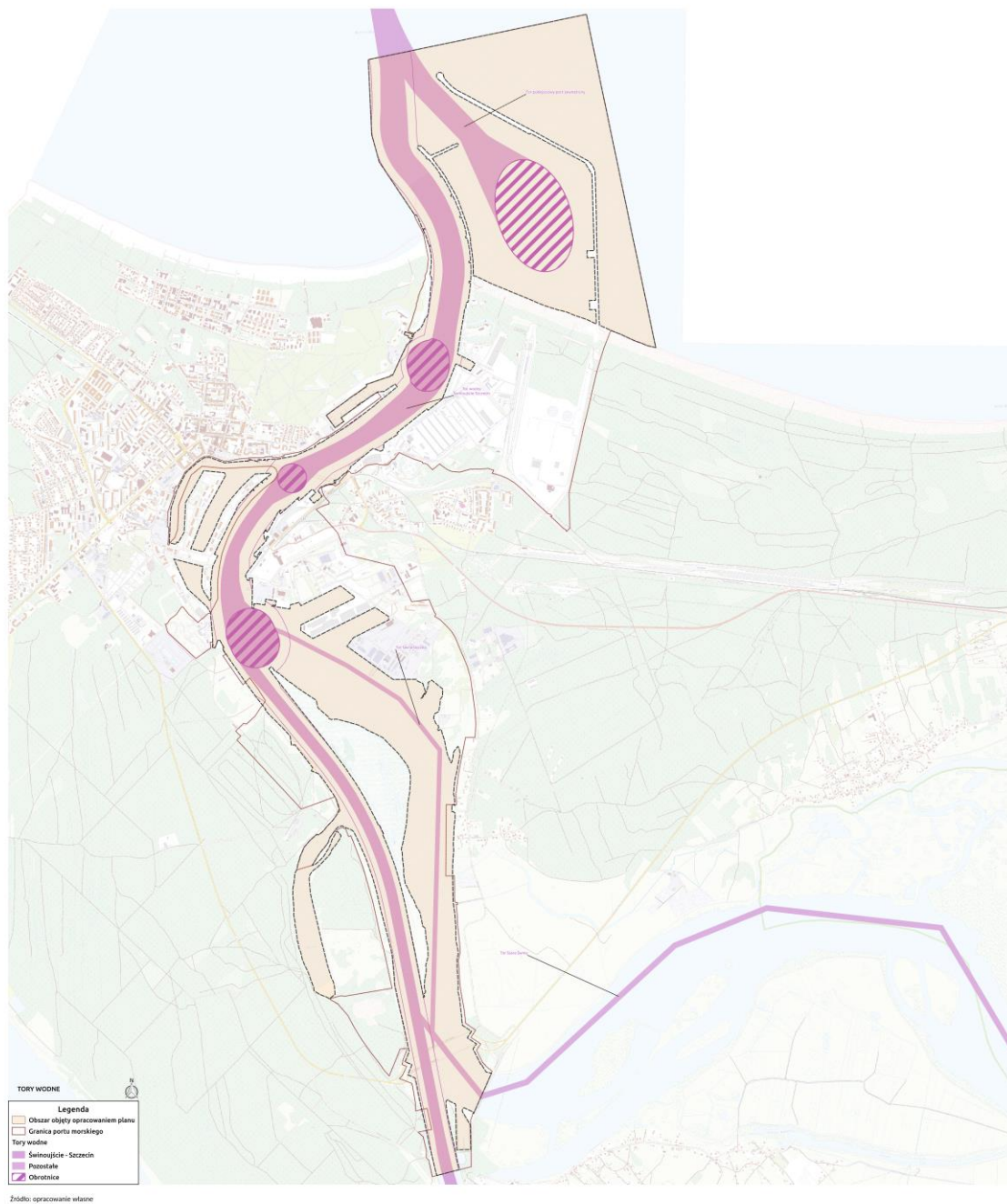
- 1) fragment podejściowego toru wodnego do Świnoujścia o długości 60,8 km, którego oś przebiega od linii łączącej głowice falochronów centralnego i zachodniego do punktu o współrzędnych podanych w układzie „WGS-84” $\varphi = 54^{\circ}14'40,9''N$, $\lambda = 014^{\circ}11'00,8''E$ i dalej do punktu $\varphi = 54^{\circ}16'58,2''N$, $\lambda = 014^{\circ}05'13,1''E$ i dalej do punktu $\varphi = 54^{\circ}26'26,9''N$, $\lambda = 014^{\circ}05'43,3''E$, o szerokościach w dnie: 200 m – od km 0 do km 26,8; 220 m – od km 26,8 do km 35,6; 240 m – od km 35,6 do km 60,8 i głębokości technicznej 14,5 m,
- 2) wejściowy tor wodny do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, na odcinku od połączenia z podejściowym torem wodnym do Świnoujścia do obrotnicy w Porcie Zewnętrznym; szerokość toru w dnie 200 m, głębokość techniczna 14,50 m, długość toru 1,47 km, licząc od punktu połączenia z torem podejściowym o współrzędnych w układzie „WGS-84”: $\varphi = 53^{\circ}56'32''N$; $\lambda = 14^{\circ}16'22''E$ do przecięcia z północną krawędzią obrotnicy w punkcie o współrzędnych w układzie „WGS-84”: $\varphi = 53^{\circ}55'32''N$; $\lambda = 14^{\circ}16'22''E$;
- 3) fragment toru wodnego Świnoujście – Szczecin o długości całkowitej 67,35 km (licząc od główek falochronu centralnego w kierunku południowym) z odpowiednimi

poszerzeniami na łukach toru oraz następujących szerokościach na odcinkach prostych:
od 180 m do 160 m – od km 0 do km 1,8; od 160 m do 130 m – od km 1,8 do km 2,1;
od 130 m do 110 m – od km 2,1 do km 2,7; od 110 m do 90 m – od km 2,7 do km 5,5;
90 m – od km 5,5 do km 67,35 i głębokościach technicznych: 14,3 m – od km 0 do km 3,1; 13,0 m – od km 3,1 do km 5,28; 10,5 m – od km 5,28 do km 67,35,

Długość toru wodnego Świnoujście – Szczecin na obszarze opracowania Planu wynosi 9,9 km;

- 4) tor wodny na Starej Świnie;
- 5) portowy tor wodny na Świnie (Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.).

Ryc. 5. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu



Ryc. 4. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Świnoujście

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

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.).

Tory wodne i inne elementy infrastruktury żeglugowej na obszarze portu morskiego Świnoujście określone są za pomocą oznakowania nawigacyjnego wystawianego i utrzymywanego przez służby Urzędu Morskiego w Szczecinie. Utrzymanie i modernizacja oznakowania nawigacyjnego są kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, dlatego planowane działania nie mogą wpływać negatywnie na funkcjonowanie znaków nawigacyjnych.

Ryc. 6. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków



Ryc. 5. Lokalizacja znaków nawigacyjnych oraz obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych

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

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

Dla rozwoju przedmiotowego portu morskiego w Świnoujściu, jak również portu morskiego w Szczecinie i Policach, istotne jest utrzymanie obecnej pozycji gospodarczej portów oraz stworzenie warunków do ich dalszego rozwoju. Realizacji ww. założeń służyć ma uchwała nr 204/2017 Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletni pod nazwą „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujście Odry w latach 2019-2028”.

Celem Programu jest trwale utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów położonych w rejonie ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym nowego portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic. Dzięki temu zostanie utrzymana ich obecna pozycja gospodarcza oraz zostaną stworzone warunki do dalszego rozwoju (w oparciu o odrębne projekty inwestycyjne). Ponadto utrzymanie odpowiednich parametrów infrastruktury dostępowej (w tym obrotnicy NATO) jest niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu sklasyfikowane są w art. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933) jako porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (obok Gdańska i Gdyni). Porty te posiadają dostęp do spławnej rzeki Odry, umożliwiającej im – jako jedynym dużym portom morskim w Polsce – bezpośrednie połączenia śródlądowe z systemem wodnych dróg śródlądowych całej Europy Zachodniej. Specyfika portów ujścia Odry polega na tym, że prowadzą do nich tzw. tory wodne, będące w istocie sztucznie przekopanymi i częściowo umocnionymi kanałami, przebiegającymi w dnie Morza Bałtyckiego, cieśniny Świny, Zalewu Szczecińskiego i rzeki Odry oraz przez wyspy Uznam i Wolin, leżące w rejonie rzeki Odry. Tory wodne, których parametry limitują możliwość korzystania z portów przez statki morskie, podlegają stałemu spłycaaniu przez osady morskie i rzeczne. Dla niezakłóconego funkcjonowania portów niezbędne jest zatem ich ciągle pogłębianie w celu utrzymania niepogorszonych głównych parametrów torów, tj. gwarantowanej głębokości i szerokości.

Realizacja Programu w latach 2019–2028 jest konieczna w celu zapewnienia odpowiednich bezpiecznych głębokości na torze wodnym do portu w Szczecinie oraz odpowiedniego stanu technicznego pozostałej infrastruktury. Równolegle w tym czasie, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 priorytet III, zostanie zrealizowany poza Programem wieloletnim projekt unijny pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m”. W wyniku realizacji projektu od 2023 r. zostaną poprawione parametry toru, prowadzącego ze Świnoujścia przez Zalew Szczeciński i Odrę do Szczecina (z odgałęzieniem do portu w Policach), w tym jego głębokości z 10,5 m na 12,5 m.

Program obejmuje zadania, polegające na przywróceniu, a następnie utrzymaniu do 2028 r. parametrów torów wodnych prowadzących do Świnoujścia i Szczecina, niezbędnych do prowadzenia po tych torach bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi i wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów. Biorąc pod uwagę uwarunkowania geograficzno-środowiskowe, jedyną możliwą i uzasadnioną ekonomicznie metodą zagospodarowania większości urobku pochodzącego z prac pogłębiarskich jest deponowanie tego urobku na polach odkładu. Program obejmuje również zadania związane z modernizacją i utrzymaniem składowisk urobku (tzw. pól refulacyjnych), służących do tego celu.

Zadaniem Programu jest określenie sposobu przygotowania i realizacji prac w latach 2019–2028, określenie kosztów tych prac oraz korzyści społeczno-gospodarczych wynikających z realizacji Programu w następującym zakresie:

- 1) przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne toru wodnego prowadzącego z redy portu morskiego w Świnoujściu do akwenów portowych (obejmujących również port zewnętrzny w Świnoujściu z terminalem LNG);
- 2) przywrócenie parametrów, a następnie coroczne pogłębianie konserwacyjne toru wodnego Świnoujście – Szczecin, prowadzącego ze Świnoujścia przez Zalew Szczeciński i Odrę do Szczecina (z odgałęzieniem do portu w Policach);
- 3) zapewnienie trwałości projektu realizowanego poza Programem wieloletnim pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m” po okresie jego realizacji. Inwestycja ta realizowana będzie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na lata 2014–2020. Projekt jest III etapem modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin oraz kontynuacją projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin – Kanał Piastowski i Mieliński – Etap II, strona wschodnia i zachodnia, zrealizowanego w ramach POIiŚ 2007–2013;
- 4) modernizacja i utrzymanie pól refulacyjnych służących do odkładu urobku z prac pogłębiarskich;
- 5) zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie, w skład których wchodzi:
 - system VTS (13 radarów, w tym 9 stacji radarowych niebędących elementem znaków nawigacyjnych),
 - system monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych znaków stałych i pływających (w tym system dokładnego pozycjonowania RTK),
 - oznakowanie pływające (93 sztuki), w tym: duże pławy morskie, pławy torowe, pławy lodowe,
 - oznakowanie stałe (123 sztuki), tj.: stawy, dalby, bramy torowe i latarnie morskie,
 - łączność światłowodowa Świnoujście – Szczecin.

Realizacja Programu jest również niezbędna ze względu na konieczność utrzymania ciągłego i niezakłóconego dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie – z uwagi na ważną rolę tych portów dla zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa, a w szczególności wypełnienia przez Polskę zobowiązań sojuszniczych poprzez:

- utrzymanie właściwych głębokości na położonej na torze wodnym Świnoujście – Szczecin obrotnicy obsługującej stanowisko przeładunkowe NATO zlokalizowane w Świnoujściu – dla statków transportowych o zanurzeniu 12,5 m;
- utrzymanie dostępu do portu w Szczecinie, stanowiącego ważny węzeł przeładunkowy dla wojsk sojuszniczych stacjonujących w Polsce oraz odbywających tu ćwiczenia (głównie na poligonie drawskim).

Wykonawcą Programu będzie Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie, który na podstawie art. 38 ust. 1 pkt ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej jest terenowym organem administracji morskiej. Na podstawie art. 39 ust. 4 tej ustawy wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Morskiego w Szczecinie.

5.5. Składowanie urobku

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

5.6. Infrastruktura portowa

Port obejmuje akwen cieśniny Świna od ujścia aż do Basenu Barkowego w Karsiborze (10. kilometr toru wodnego Świnoujście – Szczecin) oraz tereny i akweny przyległe. Wejście do portu zabezpieczają dwa falochrony: centralny – o długości 1490 m i zachodni – o długości około 500 m.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 roku w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z d 2015 r., poz. 733), port Świnoujście posiada następujące falochrony:

- a) falochron wschodni o długości 2974,3 m, z nabrzeżem niskim o długości 111 m i głębokości technicznej 12,5 m,
- b) falochron centralny o długości 1490 m,
- c) ostroga osłaniająca wejście do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu o długości 255,8 m, z nabrzeżem niskim o długości 42 m i głębokości technicznej 14,5 m, połączona z falochronem centralnym,
- d) falochron zachodni o długości 500 m;

Porównując długość nabrzeży w porcie w poszczególnych latach, widać zdecydowany wzrost¹¹:

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

- W 2016 r. długość nabrzeży portu wynosiła ogółem 8025 m, w tym: nadające się do eksploatacji 7924 m, o głębokości powyżej 10,9 m nadające się do eksploatacji 1781 m, nabrzeża przeładunkowe 6818 m, nabrzeża przeładunkowe nadające się do eksploatacji 6768 m.

Tabela 4. Baseny i nabrzeża w porcie morskim w Świnoujściu

Nazwa rejonu, basenu, nabrzeża	Długość [m]	Przeznaczenie
Nabrzeże GPK	55	Postojowe – odprawa celno-graniczna jachtów, kutrów
Armatorskie	90	
Nabrzeże Chemików	282,5	Przeładunkowe
Basen Trymerski: – Nabrzeże Barkowe	172,9	Postojowo-przeładunkowe

¹¹ Na podstawie Zgodnie z Rocznikiem Statystycznym Gospodarki Morskiej 2007 i 2017

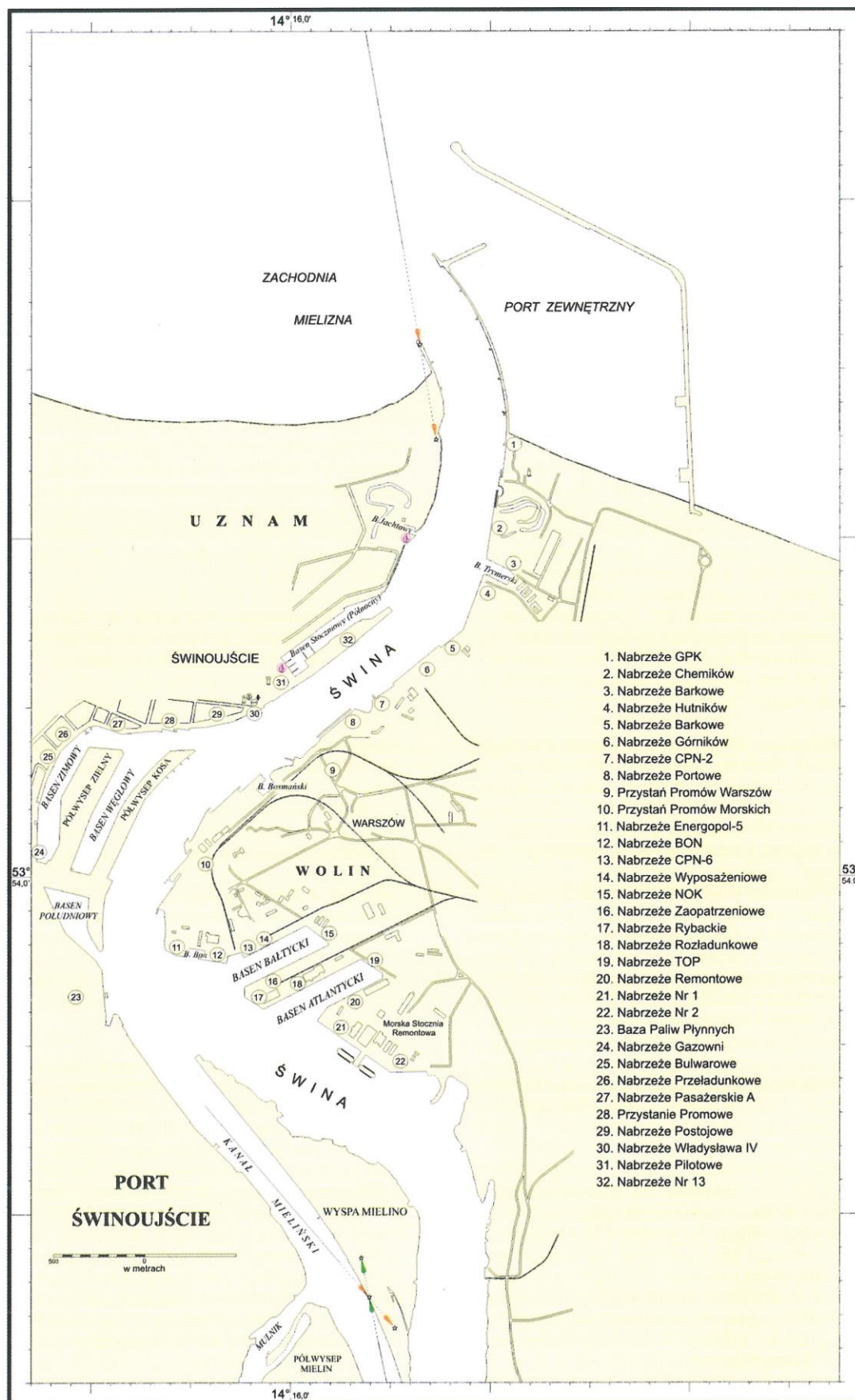
– Nabrzeże Wschodnie – Nabrzeże Czyszczenia Barek – Nabrzeże Hutników	74 141 328,7	Wyłączone z eksploatacji Postojowo-przeładunkowe Przeładunkowe
Nabrzeże Górników: – Nabrzeże Barkowe – Stanowisko Statkowe – Nabrzeże Warsztatowe – Nabrzeże CPN-2	155 330 30 170	Postojowo-przeładunkowe Przeładunkowe Postojowe Przeładunkowe paliw + stanowisko Daliowe z pomostem
Nabrzeże Portowców: – Nabrzeże Statkowe – Nabrzeże Narożnikowe – Kanał Barkowy	245 41,5 258,5	Przeładunkowe statków Postojowe Postojowo-przeładunkowe barek
Miejska Przeprawa Promowa – strona wschodnia: – Nabrzeże Postojowe – Przystań nr 1 – Przystań nr 2	128,8 51,9 51,9	Postojowe Przewozy samochodowe, pasażerskie Przewozy samochodowe, pasażerskie
Basen Bosmański: – Nabrzeże Ascenizacyjne – Nabrzeże Łodziowe I – Nabrzeże Łodziowe II – Nabrzeże Łodziowe III – Nabrzeże Kutrowe I – Nabrzeże Wyładunkowe – Nabrzeże Kutrowe II – Nabrzeże Kutrowe III	17,8 70,2 54 35 56,8 56,8 21,8 40,8	Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Przeładunkowe Postojowe Postojowe
Przystań Promów Morskich: – Stanowisko nr 6 – Stanowisko nr 5 – Stanowisko nr 4 – Stanowisko nr 3 – Stanowisko nr 2 – Stanowisko nr 1	130 197,25 176,3 198,5 189,4 242,15	Przeładunkowe promów pasażersko-samochodowych Przeładunkowe promów pasażersko-samochodowych Przeładunkowe promów pasażersko-samochodowych Przeładunkowe i postojowe promów kolejowych Przeładunkowe i postojowe promów kolejowych W budowie
Nabrzeże Energopol-5:		

– Nabrzeże Czołowe – Nabrzeże Boczne – Nabrzeże Północne – Nabrzeże BON – Basen BON	65 50 60 150 30x40x3 0	Przeładunkowo-postojowe Przeładunkowo-postojowe Przeładunkowo-postojowe Posojowe Postojowe
Basen Bałtycki: – Nabrzeże CPN-6 – Nabrzeże Wyposażeniowe – Nabrzeże NOK – Nabrzeże Zaopatrzeniowe – Nabrzeże Komunikacyjne – Nabrzeże Rybackie	180 200 163,6 500 49,5 125	Postojowe Przeładunkowo-postojowe Przeładunkowo-postojowe Przeładunkowo-postojowe Wyłączone z eksploatacji Przeładunkowo-postojowe
Basen Atlantycki: – Nabrzeże Rozładunkowe – Nabrzeże TOP – Nabrzeże Remontowo-Zaopatrzeniowe	600 171,1 332,6	Przeładunkowo-postojowe Postojowe Postojowo-remontowe
Morska Stocznia Remontowa: – Stacja Prób – Nabrzeże Nr 1 – Pirs – Nabrzeże Nr 2 – Nabrzeże Nr 3	90 300 82,5x30 163 200	Próby maszyn statków na uwięzi Postojowo-remontowe Cumowanie doków pływających Postojowo-remontowe Postojowo-remontowe
Przeprawa Promowa Karsibór E – Nabrzeże Zamykające N – Stanowisko nr 1 – Nabrzeże Postojowe nr 1 – Stanowisko nr 2 – Nabrzeże Przejściowe nr 2 – Nabrzeże Postojowe nr 2	52 80 47 80 33,4 148	Postojowe Przewozy samochodowe i pasażerskie Postojowe Przewozy samochodowe i pasażerskie Postojowe Postojowe
Basen Barkowy: – Pomost W – Pomost E – Pomost Środkowy	312 321 98x2	Nabrzeże wyłączone z eksploatacji Nabrzeże wyłączone z eksploatacji Nabrzeże wyłączone z eksploatacji
Basen „Cztery Wiatry” Basen Północny (Stocznioy): – Nabrzeże Nr 1 – Nabrzeże Nr 2 – Nabrzeże Nr 3	70x25 220 208 240	 Postojowe Postojowe Postojowe

– Nabrzeże Nr 5 – Nabrzeże Nr 6 – Nabrzeże Nr 7 – Nabrzeże Nr 8 – Nabrzeże Nr 9 – Nabrzeże Nr 10 – Nabrzeże Nr 11 – Nabrzeże Nr 12 – Nabrzeże Nr 13 – odcinek II – Nabrzeże Nr 13 – odcinek I – Nabrzeże Nr 4	131 92 40 26 137 287 118 26 245,16 341,01 65,06	Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe W przebudowie W przebudowie W przebudowie Postojowe dla jednostek SAR Postojowe Postojowe
Pomosty UMS: – Pomost „E” – Pomost „W” – Nabrzeża Władysława IV – Nabrzeże Pilotowe – Przystań Promowa przy Kapitanacie Portu – Nabrzeże Rozładunkowe – Nabrzeże Postojowe Statków – Nabrzeże Postojowe Holowników	92 19x4 20x4,25 x3 140 95 190 150 55	Nabrzeże i pomosty postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe
Miejska Przeprawa Promowa – strona zachodnia: – Przystań nr 2 – Przystań nr 3 – Przystań nr 4	84,5 91 91	Przewozy samochodowe i pasażerskie Przewozy samochodowe i pasażerskie Przewozy samochodowe i pasażerskie
Nabrzeże Nr 4 Nabrzeże Nr 3 Nabrzeże Nr 2 Bulwarowe II Bulwarowe I Nabrzeże Straży Granicznej Jachtklub „Kotwica” Skład Opałowy Nabrzeże Gazowni Basen Południowy Nabrzeże Porta Petrol Nabrzeże 87 Nabrzeże 91	50 135 165 139,8 111,8 245 86 48 135,0 500x200 272 268 250	Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Postojowe Dla jednostek Straży Granicznej Postojowe Wyłączone z eksploatacji Postojowe Postojowe Marynarki Wojennej Przeładunkowe paliw Przeładunkowo-postojowe Wyłączone z eksploatacji

Przeprawa Promowa Karsibór „W”		
– Nabrzeże Zamykające N	40	Postojowe
– Stanowisko nr 3	80	Przewozy samochodowe i
– Nabrzeże Postojowe nr 1	47,4	pasażerskie
– Stanowisko nr 4	80	Postojowe
– Nabrzeże Postojowe nr 2	47	Przewozy samochodowe i
– Nabrzeże Zamykające „S”	24	pasażerskie
Port Zewnętrzny Świnoujście		Postojowe
– Stanowisko Przeładunkowe LNG	412,0	Postojowe
		Przeładunkowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie”, 2016



Ryc. 6. Nazwy i lokalizacja obiektów portowych.

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

W porcie Świnoujście istnieją możliwości załadownienia obszaru m.in. przy falochronie centralnym (dawny wschodni) w porcie zewnętrznym, który mógłby stanowić bezpośrednie zaplecze dla nowych nabrzeży portowych.

Ponadto Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zlecił wykonanie koncepcji budowy głębokowodnego terminala kontenerowego. Obszar inwestycyjny przyszłego Terminalu Kontenerowego leży po wschodniej stronie falochronu osłaniającego port zewnętrzny.

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

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

12

5.6.1. OT PORT Świnoujście S.A.

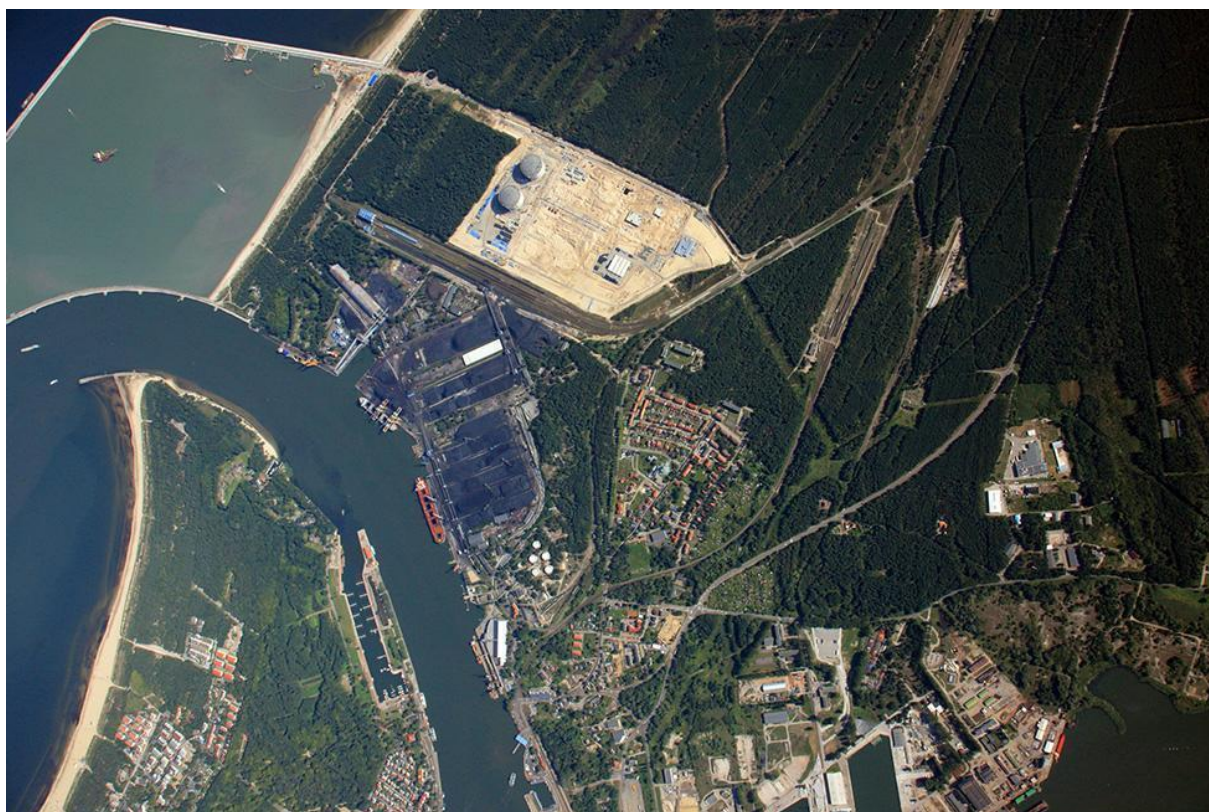
OT PORT ŚWINOUJŚCIE S.A. prowadzi podstawową działalność przeładunkową na czterech nabrzeżach, o łącznej długości 1655 m, umożliwiających obsługę statków o maksymalnych parametrach: L = 270 m, B = 50 m, D = 13,50 m¹³, z węglem, rudą żelaza i innymi towarami.

1. Nabrzeże Portowców (maksymalne zanurzenie 12,14 m)
2. Nabrzeże Górników (maksymalne zanurzenie 13,50 m)
3. Nabrzeże Hutników (maksymalne zanurzenie 13,20 m)
4. Nabrzeże Chemików (maksymalne zanurzenie 13,20 m)¹⁴

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

¹³ Zgodnie z § 55 ust. 1 pkt 1 Zarządzenia nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy portowe

¹⁴ <http://otport.swinoujscie.pl/pl/nabrzeza-port-handlowy-swinoujscie.html>



Ryc. 7. Port Handlowy Świnoujście.

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

➤ *Terminal masowy – Nabrzeże Górników*

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

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

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

Powierzchnia składowa na placach otwartych pozwala na obsługę do 1 mln ton różnych ładunków jednorazowo. Powierzchnia magazynowa przekracza 16 000 m² i w zależności od rodzaju może pomieścić do 100 000 ton ładunku.

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

OTPS posiada własny Wydział Kolejowy obsługujący wszelkie prace manewrowe na terenie bocznic oraz bogaty park maszyn i urządzeń obsługujących wszelkie ładunki masowe.¹⁵

¹⁵ <http://www.otport.swinoujście.pl/pl/terminal-masowy.html>



Ryc. 8. Nabrzeże Górników – Terminal masowy

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

➤ *Terminal Bunge Trade Polska – Nabrzeże Portowców*

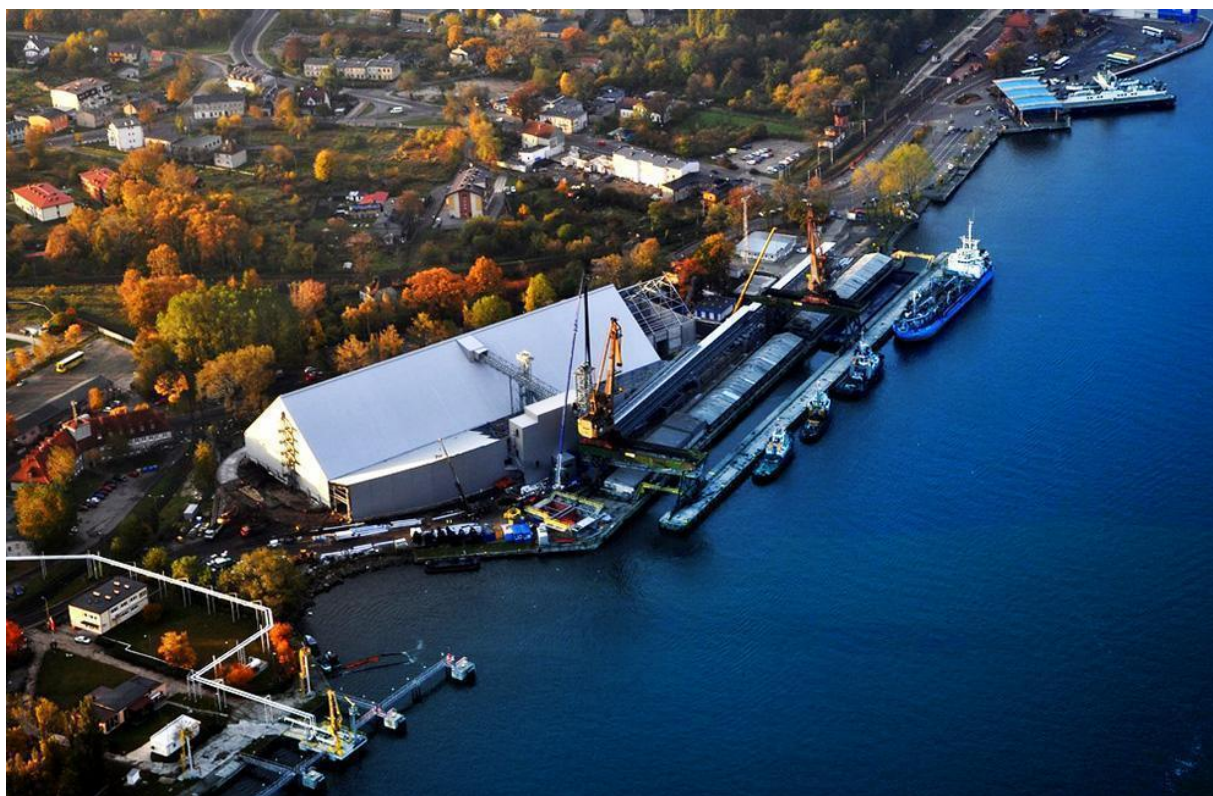
Bunge Trade Polska Sp. z o.o. jest częścią Grupy Bunge, jednego z największych na świecie przetwórców zbóż i roślin oleistych. Spółka dysponuje oddanym do eksploatacji w 2011 roku Terminalem magazynowo-przeładunkowym dla produktów rolnych, usytuowanym przy Nabrzeżu Portowców w Świnoujściu. Dysponujący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

Dzięki zastosowaniu najnowszych rozwiązań technicznych raty przeładunkowe wynoszą:

rozładunek: do 10 tys. ton na dobę

załadunek: do 500 ton na godzinę ¹⁶

¹⁶ Na podstawie: <http://www.otport.swinoujście.pl/pl/terminal-bunge-trade-polska.html>



Ryc. 9. Nabrzeże Portowców – Terminal Bunge Trade Polska.

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

➤ ***Terminal Deza – Nabrzeże Chemików***

DEZA Polska Sp. z o.o. jest firmą oferującą usługi przeładunku i magazynowania płynnego paku, powołaną do życia w 1997 roku. W 1999 r. firma DEZA Polska Sp. z o.o. otrzymała pełne prawo eksploatacji Terminala. W latach 1999 – 2003 Terminal w Świnoujściu mógł jednorazowo pomieścić i przeładować 3500 m³ płynnego paku.

W 2002 roku podjęto decyzję o rozbudowie Terminala. Jego możliwości przeładunkowo–magazynowe zostały powiększone o kolejne dwa zbiorniki po 1750 m³ każdy do obecnego 7000 m³ (tj. ok. 8000 ton towaru).¹⁷

¹⁷ Na podstawie: <http://www.otport.swinoujscie.pl/pl/terminal-deza-polska.html>



Ryc. 10. Nabrzeże Chemików – Terminal Deza

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

➤ *Terminal drobnicowy – Nabrzeże Górników*

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

Oprócz przeładunków, Terminal oferuje możliwość składowania towaru zarówno na placach jak i pod dachem, oraz pełen zakres usług dodatkowych takich jak konfekcja, sortowanie, znakowanie, ważenie, obracanie, montaż, scalanie, formowanie itp. Głównym ładunkiem drobnicowym pozostają wyroby hutnicze – slaby, kęsy, blacha w rolach i arkuszach, rury, pręty żebrowane w wiązkach i rolach, pręty gładkie, profile, szyny oraz inne tj. elementy wież wiatrowych, konstrukcje stalowe, pojazdy itp. Roczny potencjał Terminala sięga 1,5 mln ton różnych ładunków, a maksymalne raty przeładunkowe sięgają 10 000 ton/dobę.¹⁸

¹⁸ Na podstawie: <http://www.otport.swinoujście.pl/pl/terminal-drobnicowy.html>

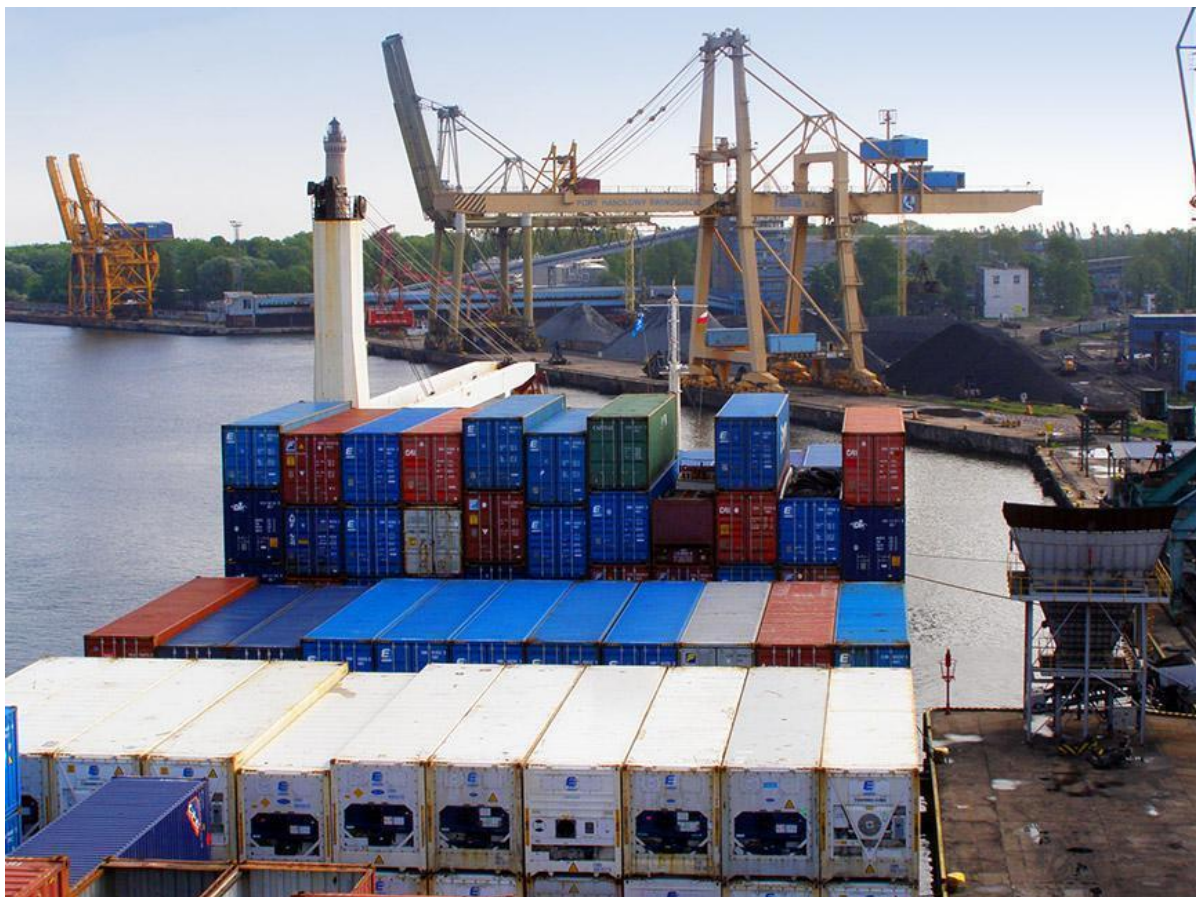


Ryc. 11. Nabrzeże Górników – Terminal drobnicowy

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

➤ ***Terminal kontenerowy – Nabrzeże Hutników***

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



Ryc. 13. Terminal kontenerowy

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

5.6.2. Terminal Promowy Świnoujście

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

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

Zakres działania TPŚ w sferze obsługi portowej obejmuje:

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

- usługi cumownicze,
- za i wyokrętowanie pasażerów pieszych,

- przeładunki samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych,
- przeładunki wagonów,
- przeładunek i magazynowanie ładunków konosamentowych,
- przeładunek i magazynowanie naczep drogowych.

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

- utrzymanie czystości i porządku na drogach, placach, nabrzeżach,
- podawanie informacji użytkowej związanej z poruszaniem się wewnątrz portu,
- obsługę placów postojowych,
- organizację ruchu pojazdów na placach i drogach dojazdowych,
- organizację ruchu pasażerów w dworcu pasażerskim i galeriach.¹⁹



Ryc. 14. Widok na Terminal Promowy Świnoujście z lotu ptaka

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

5.6.3. Terminal LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu

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

¹⁹ Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. "Przystosowanie infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego", str.7-8.

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

- usługi regazyfikacji,
- usługi dodatkowe

Terminal LNG w Świnoujściu jest instalacją zaprojektowaną do:

- rozładunku LNG z tankowców o pojemności od 120.000 m³LNG do 217.000 m³LNG,
- procesowego składowania w zbiornikach LNG o łącznej pojemności 320 000 m³LNG,
- regazyfikacji LNG – w wyniku, której można osiągnąć maksymalna moc 5 mld m³ gazu ziemnego na rok (w stanie naturalnym),
- przeładunku LNG na autocysterny w ramach dwóch dedykowanych stanowisk.²⁰



Ryc. 15. Makieta Terminala LNG

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

²⁰ <http://www.polskielng.pl/strefa-klienta/uslugi/>



Ryc. 16. Zbiorniki gazu – terminal LNG

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

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

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

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

Planowany termin realizacji: 2018-2020.²¹

5.6.4. Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu

Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A. powstała w wyniku połączenia dwóch zachodniopomorskich zakładów, które od września 2013 r. prowadzą działalność operacyjną jako jedna spółka. Stocznia posiada dwa zakłady produkcyjne – w Świnoujściu i Szczecinie (zakład w Świnoujściu prowadzi działalność od 1968 r.). Stocznia remontowa w Warszawie zlokalizowana jest w przemysłowej dzielnicy Świnoujścia na wyspie Wolin i prowadzi działalność w zakresie remontów, przebudowy i budowy nowych jednostek. Od ponad 15 lat zakład prowadzi także produkcję konstrukcji stalowych offshore.

²¹ <http://www.port.szczecin.pl/pl/aktualnosci/terminal-lng-bdzie-rozbudowany/>

Stocznia w Świnoujściu jest położona bezpośrednio przy wejściu z otwartego morza, dzięki czemu stanowi dogodną lokalizację dla wszystkich armatorów, którzy chcą maksymalnie skrócić czas wejścia statku na remont. Hale produkcyjne oraz rozległe place montażowe przystosowane są dodatkowo do prefabrykacji i montażu wielkogabarytowych konstrukcji przeznaczonych dla klientów z branży offshore.

Doki:

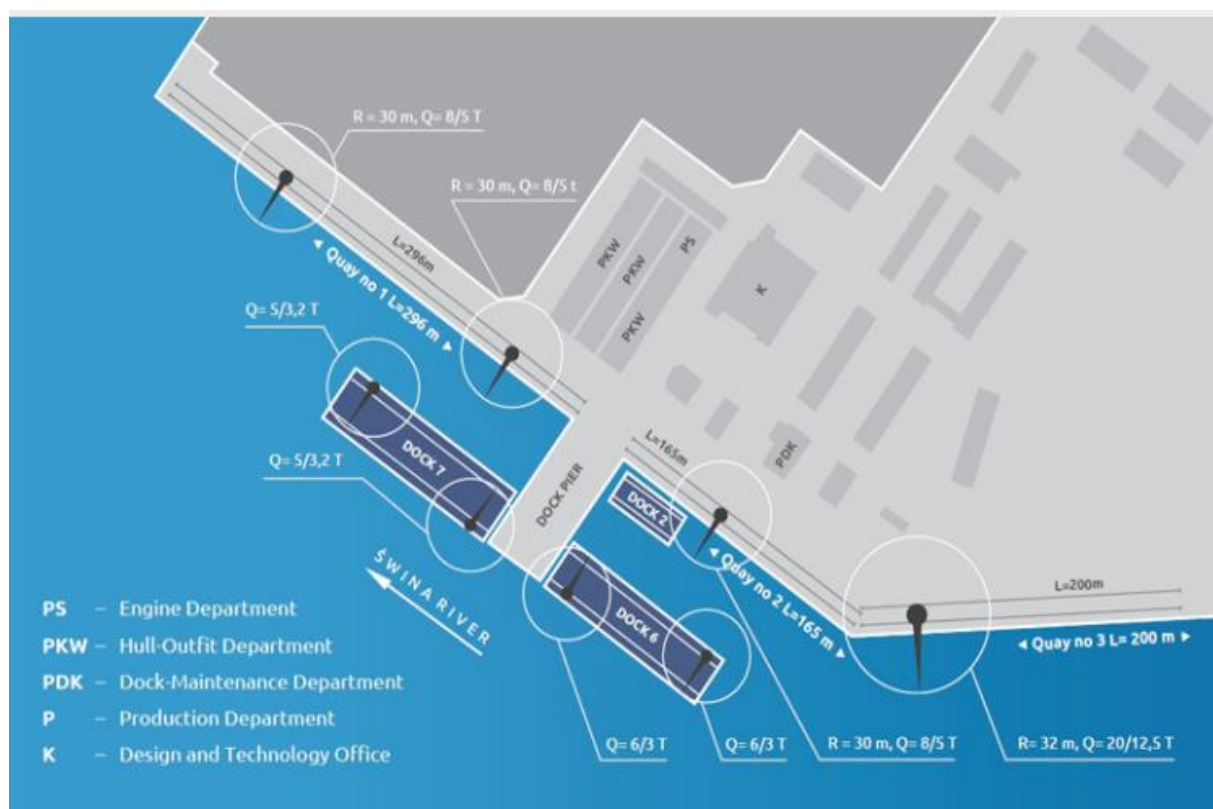
Lokalizacja	Dok	Wymiary [m]	Zanurzenie [m]	Nośność [t]	Udźwigowanie
Świnoujście	Dok pływający nr 7	125,0 x 19,7	5,4	4500	2 x 5/3,2 t
	Dok pływający nr 6	115,0 x 18,3	5,8	3500	2 x 6/3 t
	Dok pływający nr 2	46,3 x 14,5	3,5	520	-

Źródło: http://www.msrgryfia.pl/o_stoczni.php?page=7

Nabrzeża:

Lokalizacja	Nabrzeże	Długość [m]	Głębokość [m]	Udźwigowanie
Świnoujście	Nabrzeże nr 1	296,0	5,4 – 6,3	2 x 8/5 t
	Nabrzeże nr 2	165,0	5,7 – 6,2	1 x 8/5 t
	Nabrzeże nr 3	200,0	3,5 – 7,5	1 x 20/12,5 t

Źródło: http://www.msrgryfia.pl/o_stoczni.php?page=7

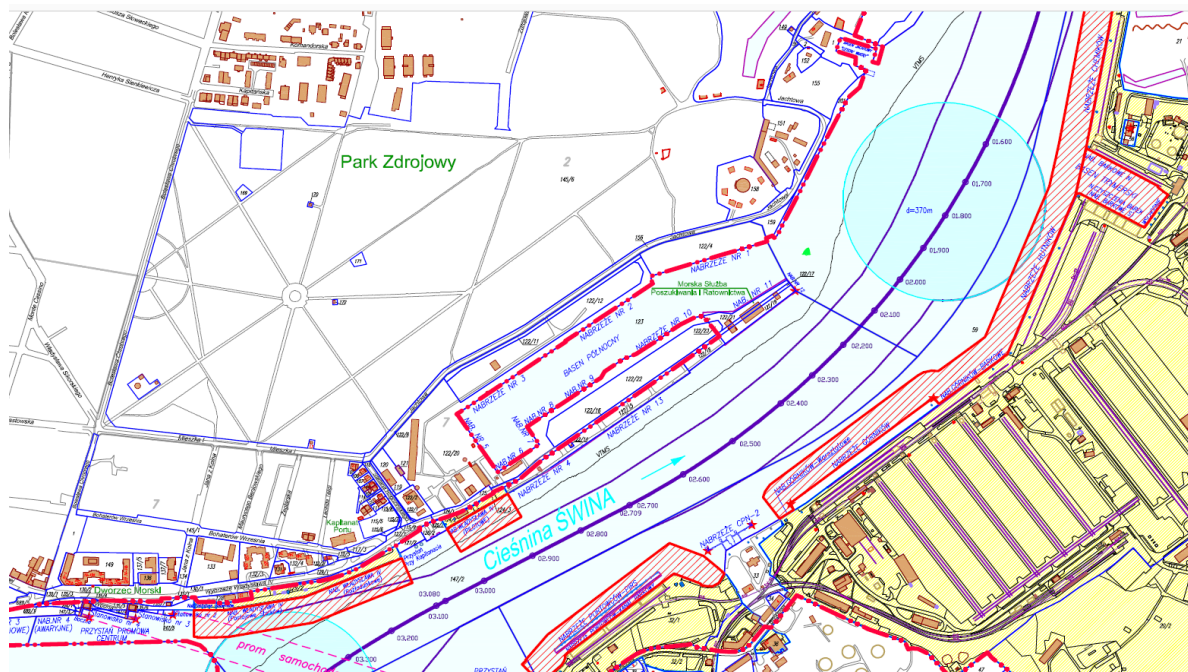


Ryc. 17. Doki oraz nabrzeża w Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu

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

5.6.5. Marina w Basenie Północnym

Marina administrowana jest przez Ośrodek Sportu i Rekreacji „Wyspiarz”. Pojemność mariny wynosi ok. 300 miejsc dla jachtów, o zanurzeniu do 4,5 m oraz długości 10–12 m, istnieje także możliwość przyjmowania jednostek o zanurzeniu do 6 m na nabrzeżu zewnętrznym. Przystań funkcjonuje przez cały rok wraz z możliwością zimowania jachtów. Posiada pełne zaplecze sanitarne (tj. woda pitna, pralnia, suszarnia, możliwość z korzystania z energii elektrycznej). Na terenie przystani jachtowej funkcjonuje obiekt socjalno-sanitarny, tawerna oraz stacja benzynowa.²²



Ryc. 18. Lokalizacja mariny w Basenie Północnym

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

5.6.6. Świnoujski Wolny Obszar Celny i Euro Terminal

Świnoujski Wolny Obszar Celny zajmuje teren o powierzchni 47 ha i specjalizuje się przede wszystkim w obsłudze ładunków chłodniczych m.in. w nowoczesnej chłodni o pojemności 67 tys. m³. Na jego obszarze znajdują się ponadto dwie inne chłodnie o łącznej pojemności 8,67 tysięcy m³ i magazyny o powierzchni 15 tys. m², wykorzystywane m. in. do składowania produktów przemysłu drzewnego. Podmiotem zarządzającym Wolnym Obszarem Celnym w Świnoujściu jest spółka Euro Terminal Sp. z o.o.

²² <http://www.osir.swinoujscie.pl/obiekty-sportowe/port-jachtowy/opis>

Świnoujski Wolny Obszar Celny



Ryc. 19. Świnoujski Wolny Obszar Celny

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

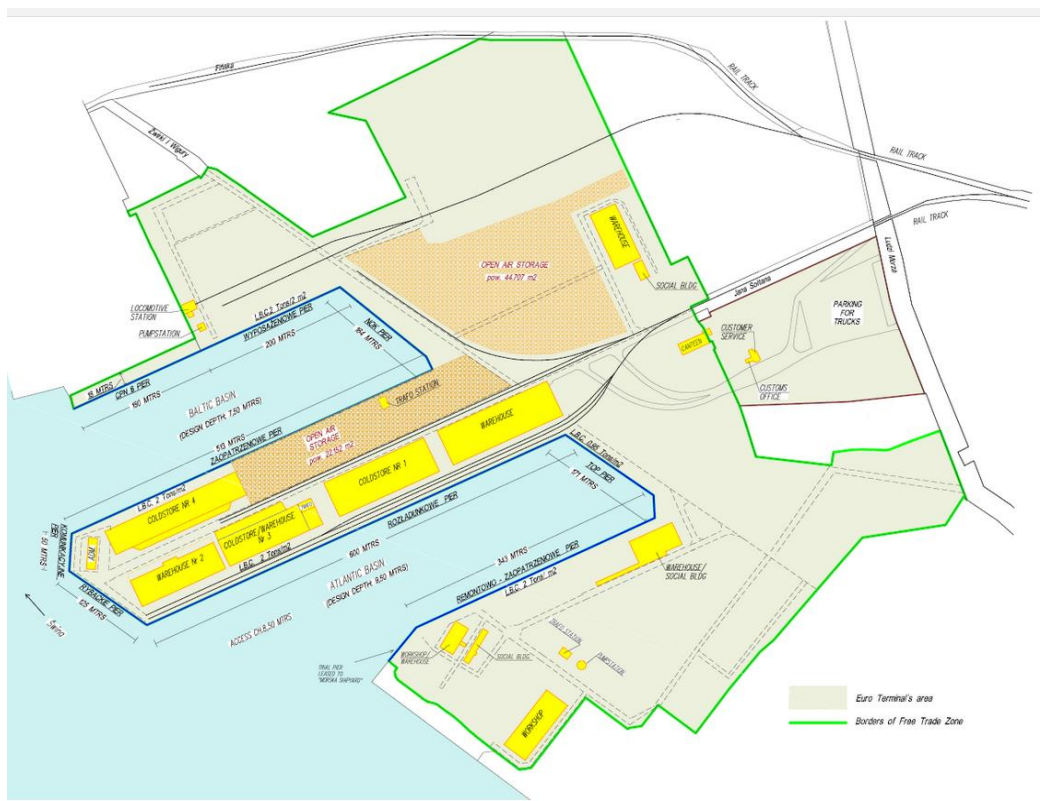
Euro Terminal posiada status Wolnego Obszaru Celnego. Zarządzany jest przez Euro Terminal WOC. WOC został ustanowiony rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 1994 roku w sprawie ustanowienia wolnego obszaru celnego w Świnoujściu (Dz.U. nr 94, poz. 448). Teren WOC obejmuje 46 ha i w całości położony jest w granicach morskiego portu w Świnoujściu.

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

Infrastruktura:

- Terminal posiada dwa baseny portowe z sześcioma nabrzeżami
- 3 chłodnie składowe
- 27.000 m² powierzchni magazynowej krytej
- 300.000 m² otwartych utwardzonych placów składowych

- prawie 9.000 m bocznicy kolejowej.²³



Ryc. 20. Lokalizacja Euro Terminala

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

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

Terminal posiada dwa baseny portowe z sześcioma nabrzeżami:

- Basen Atlantycki: łącznie 1.100 metrów nabrzeża (Rozładunkowe, TOP, Remontowe)
- Basen Bałtycki: łącznie 1.050 metrów nabrzeża (Wypozażeniowe, NOK, Zaopatrzeniowe)²⁴

²³ <http://www.euro-terminal.pl/index.php?l=0&s=105&q=infrastruktura>

²⁴ <http://www.euro-terminal.pl/index.php?l=0&s=105&q=infrastruktura>



Ryc. 21. Widok z lotu ptaka na Euro Terminal

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

5.6.7. Terminal Paliw (Orlen) – dawniej Nabrzeże CPN-2

Nabrzeże to pełni funkcję przeładunkową, należy do Terminalu Paliw PKN Orlen w Świnoujściu (dawniej bazy Magazynowej nr 94 PKN Orlen). Długość – 71,0 m. Obiekt jest pozostałością po stacjonujących tu wojskach radzieckich. Dawniej mieściła się tu baza zaopatrująca w paliwo garnizony w Polsce. W latach 2005-2008 została zmodernizowana i dopuszczona do użytkowania. Możliwy jest tu przeładunek i magazynowanie benzyn, olei opałowych oraz toluenu.

Nabrzeże Porta Petrol – jest to pierwotna nazwa morskiego terminalu paliwowego i chemicznego Baltchem SA. Długość nabrzeża 275,0 m; dwa stanowiska przeładunkowe i jedno stanowisko do załadunku autocystern. Obecnie trwa budowa dwóch zbiorników, które znacząco zwiększą zdolności magazynowe terminalu.

Baltchem oferuje przeładunek i spedycję produktów ropopochodnych, metanolu, bioetanolu i nawozów.

Basen Bosmański – port rybacki., wymiary 110x70 m. W ostatnich latach wykonano przebudowę i budowę nowych nabrzeży portowych. Powstał obiekt socjalno-magazynowy oraz budynek sanitariatu. Wybudowane zostały nowe komory chłodnicze, fabryka lodu, myjnia skrzyń, urządzenia wyładunkowe oraz wiaty do przechowywania sprzętu rybackiego.

Basen „4 Wiatry” – marina, wymiary 70x25 m; funkcja rekreacyjno-żeglarska, w tym żeglarstwo pełnomorskie.

Jachtklub „Kotwica” – marina, funkcja rekreacyjno-żeglarska (żeglarstwo zalewowe i pełnomorskie).

Przeprawa promowa Świnoujście – Warszów – kursują tu promy typu BIELIK, dostępna jest tylko dla pojazdów posiadających tablice rejestracyjne ZSW lub identyfikatory – przyjezdni mogą korzystać w dni lub godziny, kiedy przeprawa promowa Świnoujście – Centrum jest nieczynna oraz od godziny 22:00 do 4:00.

Baza SAR wraz z Bazą Zwalczania Rozlewów Olejowych – funkcja zapewnienia bezpieczeństwa na morzu

Nabrzeże Straży Granicznej i Policji – zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony granic, długość 248,0 m.

Basen Północny, Węglowy i Południowy, a także nabrzeża i stanowiska Dalbowe 8. Flotyli Ochrony Wybrzeża – funkcja obrony narodowej.

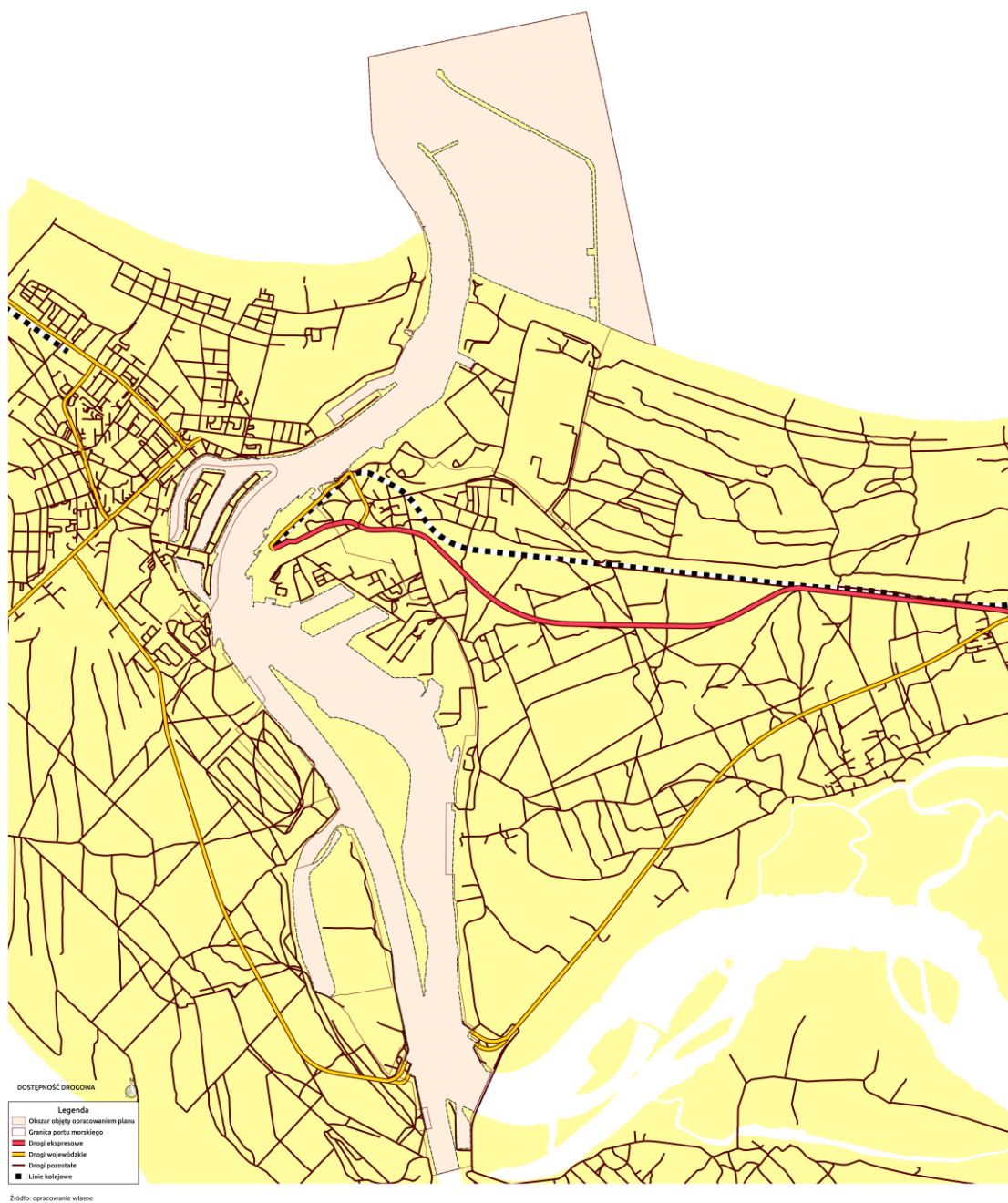
Nabrzeże Kapitanatu Portu Świnoujście i Baza Oznakowania Nawigacyjnego – zapewnienie bezpieczeństwa nawigacji.

5.6.8. Dostępność drogowa i kolejowa

Port w Świnoujściu ma słabe parametry drogi dojazdowej do terminali portowych, gdzie szczególnie często w okresie letnim tworzą się zatory.²⁵

²⁵ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), str. 24

Ryc. 24. Dostępność drogowa obszaru portowego



Ryc. 22. Dostępność drogowa obszaru portowego

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

5.6.9. Port w liczbach

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
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. 23. Długość nabrzeży w portach morskich w 2016 r.

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

Obroty w granicach administracyjnych portów w Szczecinie i w Świnoujściu według grup towarowych za grudzień i 12 miesięcy 2017 r.							
		tys.ton					
Lp.	Grupa towarowa	Obroty łącznie z wagą środków transportu, na których przemieszczana jest drobnica w ruchu promowym					
		2016		2017		% %	
		grudzień	12 m-cy	grudzień	12 m-cy	5 : 3	6 : 4
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Węgiel	220,7	2 930,9	323,3	2 139,0	146,5	73,0
2	Ruda	132,1	1 557,1	304,7	2 482,5	230,7	159,4
3	Inne masowe	277,9	2 919,5	224,7	3 076,8	80,9	105,4
4	Zboże	198,0	2 046,8	78,3	1 461,7	39,5	71,4
5	Drewno	0,7	7,2	6,3	15,8	900,0	219,4
6	Drobnica	959,6	12 349,3	971,9	12 870,1	101,3	104,2
	<i>w tym:</i>						
	<i>drobnica promowa</i>	669,7	8 709,1	692,4	9 309,4	103,4	106,9
7	Ropa i przetwory	239,3	2 302,2	277,6	3 377,7	116,0	146,7
Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu		2 028,3	24 113,0	2 186,8	25 423,6	107,8	105,4
8	Przeładunki kontenerów TEU (20')	8 340,0	90 869	8 445,0	93 579	101,3	103,0
Źródło: Dział Handlowy							
<i>Szczecin, dn.11.01.2018 r.</i>							

Ryc. 24. Przeładunki

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

Rok	Port Szczecin	Port Świnoujście	Razem – port Szczecin i port Świnoujście
2008	2718	4529	7247
2009	2437	4642	7079
2010	2762	4388	7150
2011	2653	4589	7242

2012	2574	4824	7398
2013	3670	5344	9014
2014	2478	4983	7461
2015	Brak danych	Brak danych	Brak danych
2016	Brak danych	Brak danych	Brak danych

Ryc. 25. Zawinięcia

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

Rok	Pasażerowie	Samochody osobowe	Autokary	Samochody ciężarowe	Wagony	ładunek	Tonaż GT
2008	742 589	166 585	2 043	207 304	21 946	3 229 232	51 887 515
2009	731 489	172 747	1 746	206 820	16 885	3 163 841	54 804 740
2010	782 026	183 488	1 791	252 846	16 266	3 917 892	54 485 848
2011	787 582	194 340	1 403	282 831	14 060	4 264 395	54 400 273
2012	798 891	201 797	1 178	292 736	13 485	4 424 343	54 828 430
2013	789 104	200 263	1 012	313 953	10 392	4 531 843	59 738 470
2014	900 318	223 787	921	345 667	11 336	4 696 079	69 507 313
2015	972 403	239 822	893	388 780	10 507	5 529 959	71 439 588
2016	1 041 347	259 686	1 158	425 850	9 145	5 963 459	74 555 909
2017	1 084 714	268 817	952	465 319	8 090	6 348 614	78 422 823
2018	1 130 000	278 000	800	508 500	7 160	6 760 000	82 500 000
2019	1 146 000	288 500	800	539 000	6 550	7 100 000	85 100 000
2020	1 188 000	300 500	780	569 000	6 150	7 400 000	88 500 000
2021	1 229 000	312 000	760	599 000	5 800	7 800 000	91 800 000
2022	1 271 000	323 500	740	629 000	5 450	8 100 000	95 200 000
2023	1 313 000	335 500	730	659 000	5 100	8 500 000	98 600 000
2024	1 355 000	347 000	710	690 000	4 800	8 800 000	101 900 000
2025	1 397 000	358 500	700	720 000	4 500	9 200 000	105 300 000
2026	1 438 000	370 500	680	750 000	4 200	9 600 000	108 700 000
2027	1 480 000	382 000	670	780 000	3 950	9 900 000	112 000 000
2028	1 522 000	394 000	660	810 000	3 650	10 300 000	115 400 000
2029	1 564 000	405 500	650	841 000	3 400	10 600 000	118 700 000
2030	1 606 000	417 000	640	871 000	3 200	11 000 000	122 100 000

Ryc. 26. Obroty portowe – Terminal Promowy Świnoujście

- Wykonanie 2008-2017;
- Prognoza 2018-2030

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

Duży potencjał wzrostu wynika z prognozy.

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

PORTY PORTS		Ogółem <i>Grand total</i>	Wyladunek <i>Unloading</i>			Zaladunek <i>Loading</i>		
			razem <i>total</i>	w tym <i>of which</i>		razem <i>total</i>	w tym <i>of which</i>	
				z ładunkiem <i>with load</i>	puste <i>empty</i>		z ładunkiem <i>with load</i>	puste <i>empty</i>
W SZTUKACH IN NUMBERS								
OGÓŁEM TOTAL	2013	1166620	584883	466607	118276	581737	428178	153559
	2014	1347734	671627	562024	109603	676107	480028	196079
	2015	1095939	532678	452806	79872	563261	410462	152799
	2016	1384166	668373	585986	82387	715793	531987	183806
Gdańsk	2013	690574	344028	270110	73918	346546	251521	95025
	2014	718020	356661	288529	68132	361359	258911	102448
	2015	636637	312207	267452	44755	324430	240130	84300
	2016	937832	462403	425855	36548	475429	358590	116839
Gdynia	2013	440338	222859	179260	43599	217479	167582	49897
	2014	580745	294743	253440	41303	286002	203077	82925
	2015	415263	200217	167358	32859	215046	155159	59887
	2016	396627	180245	141359	38886	216382	158597	57785
Szczecin	2013	35333	17785	17110	675	17548	9007	8541
	2014	48920	20223	20055	168	28697	18002	10695
	2015	43724	20087	17856	2231	23637	15089	8548
	2016	47182	24594	18249	6345	22588	13808	8780
Świnoujście	2013	375	211	127	84	164	68	96
	2014	49	–	–	–	49	38	11
	2015	315	167	140	27	148	84	64
	2016	2525	1131	523	608	1394	992	402

Ryc. 27. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim

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

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

PORTY PORTS		Ogółem <i>Grand total</i>	Przyjazdy <i>Arrivals</i>	Wyjazdy <i>Departures</i>
OGÓŁEM <i>TOTAL</i>	2013	1596763	787070	809693
	2014	1753577	875519	878058
	2015	1851298	919666	931632
	2016	1933480	962509	970971
Gdańsk	2013	125764	61943	63821
	2014	121228	60026	61202
	2015	107976	52840	55136
	2016	103588	51657	51931
Gdynia	2013	514838	256487	258351
	2014	571745	289753	281992
	2015	604250	301365	302885
	2016	612718	306408	306310
Szczecin	2013	1059	946	113
	2014	705	688	17
	2015	1229	1139	90
	2016	896	876	20
Świnoujście	2013	865514	422973	442541
	2014	969512	480353	489159
	2015	1046407	519066	527341
	2016	1116291	553149	563142

Ryc. 28. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich

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

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

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

Ryc. 29. Akcje ratownicze w porcie Świnoujście.

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

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

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION a – jednostki pływające number of vessels b – pojemność brutto (GT) w tys. gross tonnage (GT) in thous. c – moc w tys. kW power in thous. kW		2013	2014	2015	2016
OGÓŁEM TOTAL	a	139	139	139	126
	b	12,2	12,3	12,5	12,1
	c	36,2	36,2	36,2	34,3
Świnoujście	a	3	3	3	3
	b	0,2	0,2	0,2	0,2
	c	0,8	0,8	0,8	0,8
Dziwnów	a	6	7	7	7
	b	0,5	0,6	0,6	0,6
	c	1,4	1,5	1,5	1,5
Kołobrzeg	a	17	17	17	18
	b	2,3	2,3	2,4	2,5
	c	6,0	5,9	5,9	6,2
Darłowo	a	10	10	10	4
	b	0,4	0,4	0,4	0,1
	c	1,3	1,3	1,3	0,5
Ustka	a	27	25	25	20
	b	2,1	1,8	1,8	1,6
	c	5,7	5,2	5,2	4,4
Łeba	a	10	10	10	9
	b	0,4	0,4	0,4	0,4
	c	1,9	1,9	1,9	1,6
Władysławowo	a	36	38	38	37
	b	4,2	4,5	4,5	4,4
	c	11,0	11,7	11,7	11,2

Ryc. 30. Flota kutrowa według portu rejestracji.

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

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

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

^a Bez nielicencjonowanych łodzi pomocniczych.

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

^a Excluding unlicensed auxiliary boats.

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

Ryc. 31. Łodzie rybackie według baz rybackich.

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

5.7. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych

5.7.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa

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

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

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

5.7.2. Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwicowiskach

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

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

§ 164. stanowi:

Używanie narzędzi połowowych dla celów innych niż wykonywanie rybołówstwa w celach sportowo-rekreacyjnych jest dozwolone tylko poza granicami portów, w odległości 200 m od granic toru wodnego Świnoujście – Szczecin oraz w odległości nie mniejszej niż 150 m od osi pozostałych torów wodnych, granic redy lub kotwicowisk.

5.7.3. 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. Takie strefy znajdują się w sąsiedztwie portu.

5.7.4. Strefy ochrony uzdrowiskowej

Zgodnie z ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz.U z 2005 r. Nr 167 poz.1399 z późn. zm.). Statut Uzdrowiska jest niezbędnym instrumentem i środkiem, który reguluje funkcjonowanie uzdrowiska, zapewniającym optymalne warunki do prowadzenia i rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego, także w zakresie profilaktyki.

Statut Uzdrowiska Świnoujście został ustanowiony Uchwałą nr LI/411/2009 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie ustanowienia Statutu Uzdrowiska Świnoujście. Statut obowiązuje na obszarze jednostki pomocniczej „Dzielnica Uzdrowiskowa” i określa:

- obszary ochrony uzdrowiskowej „A”, „B”, „C” w celu ochrony warunków naturalnych i czynników wpływających na kształtowanie funkcji uzdrowiskowej,
- listę spraw wymagających uzgodnienia z ministrem ds. ochrony zdrowia,
- czynności zabronione w rozumieniu ustawy o uzdrowiskach i lecznictwie uzdrowiskowym dla każdej ze stref ochronnych,
- wskaźniki terenów zielonych,
- wykaz naturalnych surowców leczniczych.

Czynniki lecznicze determinujące rozwój funkcji uzdrowiskowej:

Funkcję uzdrowiskową Świnoujścia determinują czynniki, które mają fundamentalne znaczenie nie tylko dla lecznictwa uzdrowiskowego ale także dla szeroko pojętej profilaktyki. Do nich należą:

- warunki insolacyjne – określają czas nasłonecznienia (czas nasłonecznienia - minimum 1500 godz/rok), Tereny bezpośrednio związane z plażą charakteryzują się wysokim natężeniem promieniowania słonecznego. W Świnoujściu występuje najwyższy wskaźnik insolacji w kraju, a istotne

znaczenia ma fotochemiczne, termiczne i bakteriobójcze działanie promieniowania słonecznego,

- warunki termiczne – korzystne ze względu na łagodny klimat morski (średnia temperatura powietrza w poszczególnych porach roku jest uzależniona od warunków hipoosmotycznych terenu, rodzaju podłoża, jego wilgotności, rzeźby terenu, pokrywy roślinnej, ekspozycji dosłonecznej i dowietrznej. Jest ona zróżnicowana w zależności od cech fizjograficznych poszczególnych obszarów uzdrowskich),
- czystość powietrza atmosferycznego - korzystna jedynie dla obszaru "A" ochrony uzdrowskiej.
- czynniki bioklimatyczne – najbardziej istotne dla uzdrowskiej funkcji miejscowości nadmorskich ze względu na występowanie aerozolu morskiego (występujące w powietrzu w postaci koloidalnej cząsteczki gazowe, płynne i stałe chlorków, jodu, i innych składników uwalniające się podczas uderzania fal morskich o brzeg).

Zasięgi aerozolu morskiego:

- I strefa - ekwidystanta wynosi 200 m. od linii brzegowej,
- II strefa - ekwidystanta wynosi 200-1000 m. od linii brzegowej.



Ryc.32. Zasięg stref ochrony uzdrowskiej A, B i C

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

Zagospodarowanie obszaru portu, musi uwzględniać znajdującą się w sąsiedztwie strefę „C” ochrony uzdrowiskowej określone w ustawie z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. Nr 167 poz. 1399 z póź. zm.) w związku z decyzją Ministra Zdrowia Nr 14 z dnia 25 listopada 2008 r.

Ponadto uwzględniając rozwój infrastruktury w porcie morskim i na jego zapleczu, zarówno od strony lądu jak i morza, odnosząc się do transportu morskiego, należy przewidzieć działania ograniczające negatywny wpływ funkcjonowania portów nie tylko na środowisko, ale także na funkcję uzdrowiskową (lecznictwo uzdrowiskowe i turystyka stanowią również podstawę rozwoju miasta).

5.7.5. Złóża surowców

Na zachód od obszaru portu morskiego zlokalizowane są udokumentowane złoża surowców – wody lecznicze (wody solankowe). Złóża te warunkują rozwój lecznictwa uzdrowiskowego w Świnoujściu. Dla wspomnianych złóż zostały wyznaczone obszary i tereny górnicze.

Ryc. 38. Lokalizacja obszaru górniczego i terenu górniczego dla



Ryc. 33. Lokalizacja obszaru górniczego i terenu górniczego dla złóż wód leczniczych w Świnoujściu

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

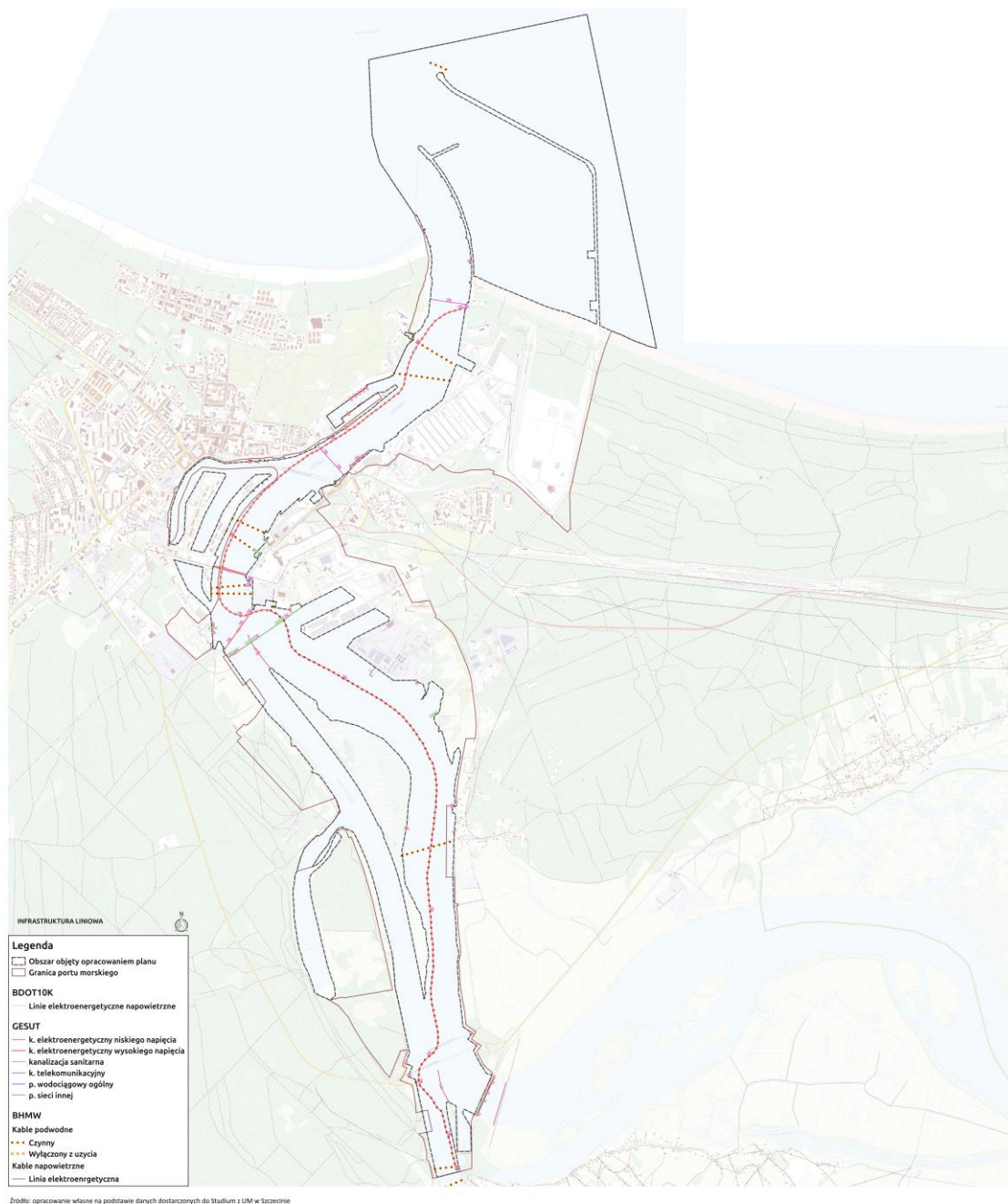
5.8. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia

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

5.8.1. Liniowa infrastruktura techniczna

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

Ryc. 33. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na



Ryc. 34. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

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

5.8.2. Elementy nad wodami portowymi

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

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

5.8.3. Kanalizacja

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

Port w Świnoujściu –wyloty kanalizacyjne

Wylot	Położenie	Urządzenie oczyszczające	Uwagi
Urząd Morski w Szczecinie (UMS)			
W1A	sekcja 106 falochronu osłonowego	separator, osadnik	Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe (UMS)
W-1	sekcja 112 falochronu osłonowego	separator, osadnik	Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)
W-2	sekcja 120 falochronu osłonowego	separator, osadnik	Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)
W-3	sekcja 128 falochronu osłonowego	separator, osadnik	Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)
W-4	sekcja 134 falochronu osłonowego	separator, osadnik	Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (UMS)
ZMPSiS			
D-12	Nab. Górników	separator, osadnik	Nab. Górników → Świna (ZMPSiS S.A.)
WD-02	Nab. Chemików	separator, osadnik	Nab. Chemików → Świna (ZMPSiS S.A.)
WD-03	Nab. Wschodnie	separator, osadnik	Basen Trymerski → Świna (ZMPSiS S.A.)
W1	sekcja 108 falochronu osłonowego	separator, osadnik	Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (ZMPSiS S.A.)
W2	sekcja 127 falochronu osłonowego	separator, osadnik	Terminal LNG Świnoujście, ścieki opadowe → Basen Portu Zewnętrznego (ZMPSiS S.A.)
WD-12	Nab. Górników	separator, osadnik	Nab. Górników → Świna (ZMPSiS S.A.)
WD-12bis	Nab. Górników	separator, osadnik	Nab. Górników → Świna (ZMPSiS S.A.)
WD-14	Nab. Portowców 2+660 km Ujścia Świny	separator, osadnik	Nab. Portowców → Świna (ZMPSiS S.A.)
WU-15	Nab. Portowców 2+600 km Ujścia Świny	Urząd	Nab. Portowców → Świna (ZMPiO G.A.) wody opadowe z dachów
Gmina Świnoujście / ZWIK Świnoujście			
Wylot w Basenie Północnym	Basen Północny	separator	Basen Północny → Świna (wody opadowe z boiska w Parku Zdrojowym)
Wylot ścieków z oczyszczalni	5+050 km Ujścia Świny	oczyszczalnia mechaniczno-biologiczna	Świna (ścieki komunalne)
W1	53° 54' 30,50" N 14° 15' 52,52" E 2+940 km Świny	separator, osadnik	Przystań przy Kapitanacie → Świna (Wyspa Uznam – baza promów Świnoujście) ścieki opadowe
W2	53° 54' 28,11" N 14° 15' 45,17" E 2+810 km Świny	separator, osadnik	Nab. Władysława IV (Rozładunkowe) → Świna (Wyspa Uznam – baza promów Świnoujście) ścieki opadowe
W3	53° 54' 26,36" N 14° 15' 30,33" E 2+510 km Świny	separator, osadnik	Nab. Postojowe Holowników → Świna (Wyspa Uznam – baza promów Świnoujście) ścieki opadowe
W4	53° 54' 26,10" N 14° 15' 27,65" E 3,53 km Świny	separator, osadnik	Nab. Postojowe Holowników (Stanowisko nr 3) → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe
W5	53° 54' 25,92" N 14° 15' 23,63" E 3,56 km Świny	separator, osadnik	Stanowisko nr 4 → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe
W6	53° 54' 25,83" N 14° 15' 19,80" E 3,62 km Świny	separator, osadnik	Nab. Boczne → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe
W7	53° 54' 25,65" N 14° 15' 16,24" E 3,64 km Świny	separator, osadnik	Nab. Nr 4 (Awaryjne) → Świna (Wyspa Uznam – Przystań Zachodnia promów Świnoujście) ścieki opadowe
W8a	53° 54' 26,08" N 14° 15' 05,24" E		Nab. Nr 2 (Pasażerskie A) → Świna (Wyspa Uznam – Plac Rybacki - Świnoujście) ścieki opadowe

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

Ryc. 35. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Świnoujściu

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

6. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

IP – funkcjonowanie portu (1Ip, 3Ip, 5Ip, 6Ip, 12Ip, 13Ip, 15Ip, 18Ip, 20Ip)

Funkcja funkcjonowanie portu – oznacza utrzymanie i budowę infrastruktury portowej, takiej jak: nabrzeża i baseny portowe, kotwicowiska, 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, 14T)

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

B – Obronność i bezpieczeństwo państwa (11B, 16B, 17B, 19B)

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

S – turystyka, sport i rekreacja (8S, 10S)

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.

Sztuczne wyspy i konstrukcje (9W)

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

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

Infrastruktura techniczna (I) dopuszczona została w 20 akwenach.

Funkcja infrastruktura techniczna – oznacza:

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

Ochrona środowiska i przyrody (O) jest funkcją dopuszczalną w 16 akwenach

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

Badania naukowe (N) są funkcją dopuszczalną w 15 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 14 akwenach

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

Transport (T) jest funkcją dopuszczalną w 16 akwenach

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

Turystyka, sport i rekreacja (S) jest funkcją dopuszczalną w 12 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.

Funkcjonowanie portu (Ip) dopuszczona została w 2 akwenach

Poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż (K) jest funkcją dopuszczalną w 20 akwenach;

Funkcja ta oznacza poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie ze złóż węglowodorów oraz innych kopalin użytkowych, wód podziemnych oraz innych substancji, których wydobywanie może przynieść korzyść gospodarczą, z wyłączeniem:

- a) badań geologicznych służących rozpoznawaniu osadów i złóż, których celem nie jest przygotowanie ich wydobywania,
- b) prac geologicznych niewymagających uzyskania koncesji na poszukiwanie i rozpoznanie kopalin, prowadzonych w szczególności w celu ustalenia budowy geologicznej kraju lub określenia warunków hydrogeologicznych,
- c) prac geologiczno-inżynierskich,
- d) sporządzania map i dokumentacji geologicznych oraz projektowania i wykonywania badań na potrzeby wykorzystania ciepła Ziemi lub korzystania z wód podziemnych,
- e) ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych

B – Obronność i bezpieczeństwo państwa jest funkcją dopuszczalną w 4 akwenach

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

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

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

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

7.1. 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.

Obszar objęty ustaleniami Planu dotyczy funkcjonującego portu morskiego w Świnoujściu i można go zakwalifikować do krajobrazu przemysłowego, który został silnie zmieniony przez działalność człowieka. Znajdują się w nim obiekty infrastruktury portowej (dźwigi, suwnice), które mogą być obiektami wysokimi. Obszar portu morskiego w Świnoujściu jest od lat wpisany w krajobraz miasta i obok części uzdrowskiej miasta stanowi o jego nadmorskim charakterze.

Wyznaczone w projekcie Planu funkcje są zgodne z obecnym użytkowaniem obszaru Planu. Projekt Planu nie przewiduje wprowadzenia dominant krajobrazowych, nie mniej trudno jest wykluczyć lokalizację wysokich urządzeń towarzyszących funkcjonowaniu portu lub stoczni oraz 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.*

Na całym obszarze Planu wykonywana jest funkcja poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż. Dla tej funkcji wprowadzono ograniczenia (§6 ust. 2):

- zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobywania węglowodorów;*
- zakaz poszukiwania, rozpoznawania i wydobywania kopalin naruszającego elementy liniowej infrastruktury technicznej;*
- ograniczenia w realizacji infrastruktury służącej do wydobywania węglowodorów do elementów liniowych infrastruktury technicznej wyprowadzających węglowodory na ląd, jak np. rurociągi.*

Obszar objęty planem objęty jest koncesją nr 9/2017/Ł na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego oraz wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż w obszarze koncesyjnym „Wolin”.

Projekt Planu nie przewiduje znaczących zmian które mogłyby wpłynąć na postrzeganie 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 poszczególnych akwenach 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.

7.2. Środowisko abiotyczne.

7.2.1. Klimat.

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

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

Realizacja ustaleń Planu nie będzie wpływać w sposób znaczący na środowisko przyrodnicze. Ochrona środowiska i przyrody została wskazana jako funkcja dopuszczalna w 5 akwenach. W ustaleniach ogólnych Planu wskazano że *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, w tym obszar portu w Świnoujściu. 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).

Na części obszaru Planu realizowane będzie przedsięwzięcie związane z pogłębieniem toru wodnego Świnoujście – Szczecin. Przeprowadzone postępowanie zakończone wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowań dla tego przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”, nie wykazało znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na klimat. W Raporcie dla ww. przedsięwzięcia po przeprowadzonej analizie i obliczeniach w zakresie emisji gazów cieplarnianych stwierdzono, że *pomimo zwiększenia emisji gazów cieplarnianych do powietrza, poprzez rozwój ekologicznych źródeł transportu jest korzystna dla środowiska i spowoduje w długoterminowej prognozie zmniejszenie emisji ww. gazów w całym sektorze. Co więcej rozwój transportu wodnego jest korzystny ekonomicznie, powodując zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu osób i towarów.*

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.

7.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.

Warunki grunowo-wodne obszaru Planu zostały opisane w rozdziale 3.5. Zgodnie z PGW obszar Planu znajduje się w zasięgu jednolitej części wód podziemnych: PLGW60001, dla której oceniono ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jako zagrożone.

Termin osiągnięcia dobrego stanu określono na 2027 r. w związku z brakiem możliwości technicznych. Ingresja wód morskich oraz ascenzja wód słonych (solanek) z podłoża mezozoicznego. Zmiana kierunków przepływu wód podziemnych, powodująca dopływ wód powierzchniowych z Zalewu Szczecińskiego i Kanału Piastowskiego. W programie działań ukierunkowanym na presję, dla JCWPd zaplanowano wszystkie możliwe działania ograniczające wielkość poboru wody. Niemniej jednak ze względu na warunki hydrogeologiczne okres 6 lat jest zbyt krótki, aby mogła nastąpić poprawa stanu wód. Poprawa przewidywana jest w dalszej perspektywie czasowej.

Na podstawie badań w ramach monitoringu stanu chemicznego wód podziemnych w wodach poziomu czwartorzędowego i kredowego, w obszarze w zagrożonej JCWPd nr 1 w rejonie Świnoujścia, podobnie jak w latach poprzednich, stwierdzono występowanie podwyższonych stężeń chlorków wskazujących na zasolenie wód podziemnych. Zasolenie wód poziomu czwartorzędowego w rejonie Świnoujścia jest wynikiem ascenzji wód słonych z głębszego podłoża skalnego kredy, pozostającego lokalnie w łączności hydraulicznej z poziomem czwartorzędu, wskutek wysokiego poboru wód w ujęciach rejonu Świnoujścia. Zasolenie wód piętra kredowego ma charakter geogeniczny i związane jest z naturalnym chemizmem warstwy wodonośnej.

Zgodnie z PGW, obszar objęty projektem Planu znajduje się w zasięgu trzech jednolitych części wód powierzchniowych (przełściowych i rzecznych): Zalew Szczeciński TWIWB8, Ujście Świny TWVWB7 i Dzwina Świna TWVWB9. Dla wszystkich ww. obszarów ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określona została jako zagrożona a termin osiągnięcia dobrego stanu wyznaczony został na 2027 rok.

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

Realizacja ustaleń Planu będzie związana z użytkowaniem obszaru Planu przez jednostki pływające użytkujące obszar portu morskiego w Świnoujściu, 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.

Przeprowadzone postępowanie zakończone wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”, nie wykazało znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na warunki gruntowo-wodne.

W Raporcie dla ww. przedsięwzięcia stwierdzono, że *mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:*

- *znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);*

- uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy;
- pogorszyła aktualny stan ekologiczny modernizowanego toru wodnego Szczecin - Świnoujście (poprzez zakłócenie jego struktury i funkcjonowania, jako ekosystemu wodnego).

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia kreślono warunki w celu ograniczania niekorzystnego wpływu na poszczególne JCW

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.*

W projekcie Planu wyznaczono podakwen SWI.12.Ip.2 na potrzeby realizacji ujęcia wody Świnoujście – Mulnik, w którym obowiązują ograniczenia realizacji funkcji do sposobów nie zagrażających stateczności obiektu hydrograficznemu. W zakresie ochrony środowiska, w tym ochrony warunków gruntowo-wodnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami po zrealizowaniu ujęcia wody Świnoujście – Mulnik wymagane jest ustanowienie strefy ochrony bezpośredniej ujęcia wody.

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.

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

Przewiduje się, że w przypadku realizacji funkcji Ip i S odpady będą dotyczyły głównie użytkowania obiektów realizowanych na granicy lądu i wody i w związku z tym powstawać będą głównie odpady budowlane, a na etapie eksploatacji 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 pogłęboania torów wodnych.

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

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

(http://www.mos.gov.pl/g2/big/2013_10/53acc56c95a6bee5fb652387a0ef62c4.docx). Jeżeli osady nie są niebezpieczne i ich zagospodarowanie spełnia warunki określone w art. 2 pkt 7 ustawy o odpadach, wówczas nie będą traktowane jako odpady (są wyłączone spod przepisów ustawy o odpadach) i nie będzie miała do nich zastosowania zmiana klasyfikacji odnosząca się do odpadów. Nadanie osadom statusu odpadów musi następować w procedurze badawczej w oparciu o par. 4, pkt. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 13 maja 2004 r. w sprawie warunków, w których uznaje się, że odpady nie są niebezpieczne (Dz.U. nr 128, poz. 1347) w szczególności załącznika nr 3 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, które klasyfikuje substancje na toksyczne, rakotwórcze, mutagenne, szkodliwe na rozrodczość, żrące i drażniące. W przypadku stwierdzenia, że stężenia substancji są niższe niż wymienione w załączniku 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska, urobek uznaje się za nieposiadający składników i właściwości powodujących, że jest niebezpieczny zgodnie z § 7 tego rozporządzenia. Przy spełnieniu powyższych warunków urobek nie jest kwalifikowany, jako odpad zgodnie z art. 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.

7.2.4. Powietrze.

Stan powietrza opisanow Rozdziale 3.7. niniejszej Prognozy. Obszar Planu, w odniesieniu do stref podlegających ocenie w 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 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.

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.

Przeprowadzone postępowanie zakończone wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”, nie wykazało znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie emisji zanieczyszczeń. W Raporcie dla ww. przedsięwzięcia wskazano, że *normy jakości powietrza w fazie budowy modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin, będą dotrzymane. Nie przewiduje się również wystąpienia negatywnych oddziaływań transgranicznych.*

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

7.2.5. 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 wyznaczonych akweniach 2T, 4T, 7T, 14T – 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 wydobywania 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.

Poprzez wyznaczenie terenów 1Ip, 5Ip i 7T w porcie zewnętrznym (uwzględniające gazoport LNG) dąży się do ochrony akustycznej części turystycznej miasta Świnoujście.

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

7.3. Środowisko biotyczne.

7.3.1. 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 2T, 4T, 7T, 14T oraz pozostałych akwenów, w których dopuszczone zostały tory wodne nabrzeży i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich. Może dotyczyć również realizacji funkcji S – turystyka, sport i rekreacja i Ip, w przypadku konieczności ingerencji w dno.

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

Pogłębianie toru wodnego, poprzez prowadzenie prac czerpalnych, spowoduje fizyczne usunięcie warstwy osadów dennych, jako miejsca bytowania bentosu (działanie bezpośrednie, średnioterminowe). Tak więc, w miejscu wydobywania urobku, bentos okresowo przestanie istnieć. Wpływ ten będzie odczuwalny na obszarze toru i w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Nadmiar zawiesiny, podobnie jak w przypadku zooplanktonu, może powodować zapychanie się aparatów filtracyjnych zwierząt 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.

7.3.2. Zmiana przezroczystości wody.

Oddziaływanie związane ze zmianą przezroczystości wody związane będzie z pogłębianiem torów wodnych oraz torów podejściowych, dotyczyć będzie więc akwenów o funkcji podstawowej T oraz pozostałych, w których dopuszczone zostały tory wodne do przystani, portów i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich.

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.

7.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.

7.3.1.1. 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 inwentaryzacji²⁶ w granicach Planu został stwierdzony jeden gatunek chroniony – krzyżówka *Anas platyrhynchos*.

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

Ustalenia planu mogą wpłynąć na zmianę użytkowania terenu w przypadku realizacji ustaleń dla akwnów Ip, wyznaczonych w południowej części obszaru Planu (15Ip, 13Ip, 18Ip, 20Ip, 12Ip) które są obecnie najbardziej nieprzekształconym obszarem.

Oddziaływanie na ptaki może być związane z realizacją ustaleń Planu na styku lądu i wody w związku z budową infrastruktury portowej, takiej jak: nabrzeża i baseny portowe, kotwicowiska, redy, falochrony, mola, pomosty, pirsy, ślipy, 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 oraz biorąc pod uwagę to, że południowa część obszaru Planu znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 wskazane jest w tym obszarze wykonanie szczegółowej oceny oddziaływania na ptaki w ramach oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięć lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000.

²⁶ Inwentaryzacja w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026”

Takie indywidualne podejście do realizacji ustaleń planu w znaczący sposób ograniczy zniszczenie potencjalnych miejsc ważnych dla poszczególnych gatunków ptaków.

7.3.1.2. 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 akwenach oznaczonych jako 2T, 4T, 7T, 14T, 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 skrzylach 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.

Na oddziaływanie to, w szczególności należy zwrócić uwagę w południowej części wód portowych w okresie od 1 kwietnia do 31 maja ze względu, iż z obszarem portowym sąsiaduje obręb ochronny położony na rzece Starej Świnie, powołany aby chronić rozród i podchów ryb karpiowatych i szczupaka (Zarządzenia Nr 1 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 30 października 2018 r).

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

Siedliksa przyrodnicze

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

Południowa część obszaru Planu znajduje się na terenie ww. siedliska przyrodniczego. Stan siedliska został oceniony jako niewłaściwy oceniono jako niewłaściwy.

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

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

Wpływ na siedlika wynikać będzie z prac związanych z utrzymaniem toru wodnego, które prowadzone będą w granicach wyznaczonego terenu 14T oraz w innych, sąsiednich obszarach, w którym dopuszczono podejścia do portów czy nabrzeży. Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji ustaleń Planu na zidentyfikowane siedlisko. Pogłębianie toru wodnego zmieni morfologię dna, jednak będzie to zmiana neutralna dla stanu wskazanego siedliska. W trakcie pogłębiania toru może dojść do okresowej zmiany chemizmu wód (wzrost eutrofizacji). Będzie to oddziaływaniem negatywnym, jednak skala przewidywanych oddziaływań jest zbyt mała by zaburzyć funkcjonowanie siedliska (Bieniek i inni 2014).

Z racji przeznaczenia obszarów w południowej części obszaru Planu pod funkcję Ip – Funkcjonowanie portu, i w związku z realizacją ustaleń Planu w zakresie budowy nowych obiektów służących obsłudze ww. funkcji, może również dojść do uszczuplenia ww. siedliska. Na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko brak jest wystarczających informacji na temat konkretnych zamierzeń i w związku z tym nie jest możliwa dokładna ocena tego wpływu. Dlatego też wskazane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.

Obszar Planu poprzez wyznaczony akwen 5Ip graniczy z siedliskiem przyrodniczym 1210 Kidzina na brzegu morskim. W związku z tym wskazane jest aby przed podjęciem realizacji nowych inwestycji mogących ingerować w to siedlisko przeprowadzona została ocena oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia lub ocena oddziaływania na obszar Natura 2000.

Ochrona gatunkowa

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

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

7.3.5. Wpływ na różnorodność biologiczną

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

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

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

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

Dla zachowania bioróżnorodności wskazane jest aby część terenów w południowej części portu morskiego w Świnoujściu pozostały w stanie nie zmienionym. Ponadto 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.

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

7.3.6. Zdrowie ludzi

Projekt Planu obejmuje swym obszarem tereny portu morskiego w Świnoujściu, który od lat istnieje, funkcjonuje i na stałe wpisany jest w specyfikę miasta Świnoujście. Ustalenia Planu porządkują stan istniejący i dopuszczają różny analizowanego obszaru uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne.

Miasto Świnoujście jest uzdrowiskiem, wyznaczone strefy ochrony uzdrowiskowej A, B i C nie zostaną naruszone w związku z realizacją ustaleń Planu.

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

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

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

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

Przyjęcie projektu Planu będzie wiązać się z pośrednim, długotrwałym, pozytywnym wpływem na jakość życia ludzi, ponieważ przyczyni się do rozwoju transportu morskiego i śródlądowego.

7.3.7. Zabytki i dobra materialne

Na obszarze opracowania zlokalizowane są wraki statków.

Na obszarze Planu obowiązują ustalenia:

- *obowiązuje ochrona przestrzenna podwodnego dziedzictwa kulturowego na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz innych przepisach, z uwzględnieniem ustalonych stref bezpieczeństwa wokół podwodnego dziedzictwa kulturowego i zasad obowiązujących w tych strefach.*
- *Poza sytuacjami nadzwyczajnymi użytkowanie obszarów morskich nie może prowadzić do uszkodzenia lub zniszczenia podwodnego dziedzictwa kulturowego w szczególności w związku z funkcjonowaniem portu, układaniem elementów liniowych, wznoszeniem sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, uprawianiem turystyki, sportu i rekreacji oraz prowadzeniem badań naukowych.*
- *W przypadku zlokalizowania lub rozpoznania podwodnego obiektu dziedzictwa kulturowego, do czasu wyznaczenia wokół niego strefy bezpieczeństwa oraz zasad obowiązujących w tej strefie, zakazuje się prowadzenia prac mogących spowodować jego uszkodzenie.*

Dodatkowo w akwenie 3Ip, w granicach którego zlokalizowany jest zabytkowy wrak, obowiązuje zakaz kotwienienia w rejonie lokalizacji wraku statku i zakaz nurkowania na zabytkowy wrak zgodnie z przepisami wykonawczymi w tym zakresie oraz zgodnie z przepisami odrębnymi w zakresie ochrony zabytków. Obowiązuje również zakaz naruszania konstrukcji wraku lub jego części i ładunku bez uzyskania zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, zgodnie z przepisami wykonawczymi w tym zakresie. Plan wprowadza również obowiązek przeprowadzenia inwentaryzacji archeologicznej przed rozpoczęciem inwestycji powodujących naruszenie dna.

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

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

Woliński Park Narodowy

Obszar Planu znajduje się około 2,3 km od granic Wolińskiego Parku Narodowego. Ustalenia Planu dotyczą obszarów portu morskiego w Świnoujściu.

Z racji odległości nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na teren Parku Narodowego.

Zespół przyrodniczo krajobrazowy Torfowisko Uznamskie

Obszar Planu znajduje się około 200 m od zespołu przyrodniczo krajobrazowego. W granicach tego obszaru znajdują się podmokłe siedliska, głównie leśne. Celem utworzenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ochrona wartości estetycznych i przyrodniczych fragmentu lasów Mierzei Uznamskiej, charakteryzującej się wysoką bioróżnorodnością, unikalną mozaikowością siedlisk.

Z racji odległości oraz w związku z tym, że ustalenia Planu dotyczą terenu portu morskiego w Świnoujściu, nie przewiduje się oddziaływania na ten obszar.

Rezerwat przyrody Karsiborskie Paprocie

Rezerwat ten znajduje się poza granicami Planu, ponad 2 km od południowej granicy obszaru opracowania. Rezerwat „Karsiborskie Paprocie” obejmuje fragment lasów w południowej części wyspy Karsibór.

Z racji odległości nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na teren Rezerwat.

Obszary Natura 2000

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

Niewielka część akwenów znajdujących się przy południowej granicy Planu, 20Ip i 2T, znajduje się w granicach tego obszaru.

Dla tego obszaru Natura 2000 nie został sporządzony dotychczas plan ochrony. Obszar został opisany w rozdziale 4.2.

Zagrożenia dla przedmiotów ochrony wskazane zostały w SDF dla obszaru. W zakresie przedmiotu niniejszego Planu są to zgodnie z poniższą tabelą:

Kod zagrożenia	Opis zagrożenia	W granicach projektu Planu	Ustalenia projektu Planu
A03	koszenie / ścinanie trawy	Nie dotyczy	-
G01	Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze	Plan dopuszcza turystykę sport i rekreację	
A02	Zmiana sposobu uprawy	Nie dotyczy	-
L08	powódź (procesy naturalne)	Nie dotyczy	-
F03.01	Polowanie	Nie dotyczy	-
J02.01.02	gaszenie pożarów naturalnych	Nie dotyczy	-
K03.04	Drapieżnictwo	Nie dotyczy	-
A01	Uprawa	Nie dotyczy	-
D02.01	linie elektryczne i telefoniczne	Infrastruktura techniczna	Wskazania dot. układania infrastruktury technicznej pod powierzchnią dna akwenu
K03	Międzygatunkowe interakcje wśród zwierząt	Nie dotyczy	-
J01	pożary i gaszenie pożarów	Nie dotyczy	-

E03	Odpady, ścieki	Plan dopuszcza układanie kolektorów	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia na zasadach przepisów odrębnych
A04.03	zarzucenie pasterstwa, brak wypasu	Nie dotyczy	-
K03.01	konkurencja	Nie dotyczy	-
F02.03	Wędkarstwo	Turystyka sport i rekreacja	Plan dopuszcza funkcję S – turystyka, sport i rekreacja
G01.01	Żeglarstwo	Turystyka sport i rekreacja	Plan dopuszcza funkcję S – turystyka, sport i rekreacja
K02.03	eutrofizacja (naturalna)	Nie dotyczy	-
E01.03	zabudowa rozproszona	Nie dotyczy	-
B	leśnictwo	Nie dotyczy	-
J02.11	Zmiany zailenia, składowanie śmieci, odkładanie wybagrowanego materiału	Nie dotyczy	-
D03.01	obszary portowe	Turystyka sport i rekreacja	Plan dopuszcza funkcję S – turystyka, sport i rekreacja

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.

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zatoka Pomorska” PLB990003

Obszar Planu znajduje się w odległości około 600 m na zachód od OSOP Zatoka Pomorska.

Z racji tego, że Plan znajduje się poza granicami ww. obszaru nie przewiduje się wpływu realizacji ustaleń Planu na obszar Zatoka Pomorska.

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

Obszar opisany został w rozdziale 4.2.

W granicach tego obszaru znajduje się akweny lub ich fragmenty znajdujące się w południowej części Planu: 2T, 15Ip, 13Ip, 17B, 18Ip, 20Ip, 19B, 12Ip.

Przedmiotem ochrony ww. obszaru są siedliska przyrodnicze i gatunki zwierząt. Nie przewiduje się wpływu realizacji ustaleń Planu na siedliska chronione na lądzie i zwierzęta.

Oddziaływanie ustaleń Planu może mieć wpływ na siedlisko 1330 – Ujścia rzek i estuaria, co opisano w rozdziale 6.3.4.

Wpływ na siedliska wynikać będzie z prac związanych z utrzymaniem toru wodnego, które prowadzone będą w granicach wyznaczonego terenu 14T oraz w innych, sąsiednich obszarach, w którym dopuszczono podejścia do portów czy nabrzeży. Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji ustaleń Planu na zidentyfikowane siedlisko. Pogłębianie toru wodnego zmieni morfologię dna, jednak będzie to zmiana neutralna dla stanu wskazanego siedliska. W trakcie pogłębiania toru może dojść do okresowej zmiany chemizmu wód (wzrost

eutrofizacji). Będzie to oddziaływaniem negatywnym, jednak skala przewidywanych oddziaływań jest zbyt mała by zaburzyć funkcjonowanie siedliska (Bieniek i inni 2014).

Z racji przeznaczenia obszarów w południowej części obszaru Planu pod funkcję Ip – Funkcjonowanie portu, i w związku z realizacją ustaleń Planu w zakresie budowy nowych obiektów służących obsłudze ww. funkcji, może również dojść do uszczuplenia ww. siedliska. Na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko brak jest wystarczających informacji na temat konkretnych zamierzeń i w związku z tym nie jest możliwa dokładna ocena tego wpływu. Dlatego też wskazane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002

Północna część obszaru Planu znajduje się w granicach tego obszaru. Jest to część akwenów 5Ip, 7T i 1Ip.

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.

Z racji obecnego zainwestowania ww. akwenów i realizowanej w nich funkcji portowej nie przewiduje się wpływu realizacji ustaleń Planu na obszar Natura 2000 Ostoja na Zatoce pomorskiej.

7.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji w Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego wskazano obszary i obiekty zasługujące na objęcie ochroną prawną.

Poniżej wymieniono obszary wskazane w rejonie obszaru Planu.

Użytek ekologiczny „Świnoujskie Wydmy”

Proponowany użytek ekologiczny znajduje się około 50 m na zachód od granic obszaru Planu.

Celem ochrony jest zachowanie dużego kompleksu wydmy białej z niewielkimi fragmentami wydmy szarej, położonego nad brzegiem Bałtyku, będącego miejscem rozrodu szeregu bezkręgowców, m.in. trzmieli, chrząszczy, kilku gatunków płazów i gadów oraz ptaków wróblowatych; na tym terenie występują także stare schrony i bunkry stanowisk ogniowych artylerii nadbrzeżnej, które są potencjalnymi miejscami zimowania kilku gatunków nietoperzy.

Zagrożeniem dla obszaru jest dążenie do zabudowy terenu, wysypywanie śmieci i innych nieczystości, zwiększenie antropopresji, dzikie dojścia do plaży.

Mając na uwadze, iż obszar Planu nie znajduje się w granicach ani w bezpośrednim sąsiedztwie ww. użytku nie przewiduje się wpływu realizacji ustaleń Planu na proponowany użytek ekologiczny. W przypadku realizacji funkcji funkcjonowanie portu w granicach akwenu 3Ip w zakresie nowych obiektów na styku lądu i wody wskazana jest analiza etapu budowy i unikanie w miarę możliwości ingerencji w proponowany użytek ekologiczny.

Użytek ekologiczny „Wyspy Bielawki z półwyspem Mielinek”

Powiat Świnoujście, ochrona 5 wysp leżących w Delcie Wstecznej Świny, Półwysep Mielnik, i Stary Nurt Świny będących miejscem rozrodu szeregu cennych gatunków ptaków i wydry oraz występowania roślinności halofilnej. Obszar Planu znajduje się poza granicami ww. obszaru, około 200m od jego granic. Nie przewiduje się więc wpływu realizacji ustaleń Planu na ten użytek ekologiczny.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Świdny Las I, II”

Celem ochrony jest ochrona bioróżnorodności kompleksu leśnego leżącego w Nadleśnictwie Międzyzdroje w procesie racjonalnego gospodarowania.

Zagrożeniem jest intensywna gospodarka leśna związana z osuszeniem terenu i szybkim zanikiem starodrzewi, melioracje prowadzące do osuszenia terenu, intensywne budownictwo dróg leśnych – ułatwienie penetracji obszaru, udostępnienie turystyczne całości obszaru – niepokojenie. Zalecenia ochronne: teren objąć ochroną bezzwłocznie, czuwać nad stanowiskami bielika, dążyć do maksymalnie wysokiego poziomu wody w obszarach torfowiskowych, dążyć do ograniczenia penetracji terenów nie udostępnionych, ograniczyć dostępność części dróg.

Mały fragment akwenu 20Ip graniczy z ww. zespołem przyrodniczo krajobrazowym. Nie przewiduje się oddziaływania realizacji ustaleń planu na ten obszar. Nie mniej w przypadku realizacji funkcji Ip, w zakresie budowy nowej infrastruktury, wskazana jest nie ingerowanie w planowany zespół przyrodniczo krajobrazowy.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Wydmy na Warszawie i Przytorskim wydmach (w Waloryzacji UE II)”

Obszar Planu znajduje się około 100 m od planowanego zespołu przyrodniczego

Przedmiotem ochrony jest ochrona plaży z pasem przyległych wydm, które są jednymi z najlepiej zachowanych w Polsce fragmentów wybrzeża wydmowego; ochrona cennej charakterystyczną roślinnością porastającą wydmy białe, żółte, brunatne; ochrona cennego drzewostanu oraz krajobrazu.

Zagrożeniem jest: rozwój masowej turystyki, neofityzacja gatunkami wprowadzanymi na wydmy głównie wierzbę kaspijską oraz oliwnik srebrzysty, w borze bażynowym czeremchę amerykańską, budowa gazoportu; wysypywanie śmieci i innych nieczystości.

Nie przewiduje się oddziaływania realizacji ustaleń planu na ten obszar. Nie mniej w przypadku realizacji funkcji Ip, w zakresie budowy nowej infrastruktury, wskazane jest nie ingerowanie w planowany zespół przyrodniczo krajobrazowy.

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 dziewięciu akwenach (1Ip, 3Ip, 5Ip, 6Ip, 12Ip, 13Ip, 15Ip, 18Ip, 20Ip). Funkcjonowanie portu wskazane zostało jako funkcja dopuszczalna w 2 akwenach.

Tabela 5. 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, 5Ip, 6Ip, 12Ip, 13Ip, 15Ip	– nakaz utrzymania widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych na potrzeby bezpieczeństwa nawigacyjnego;	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
		Ptaki	Średnikorzystne/niekorzystne	Światła mogą mylić migrujące ptaki.

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
1Ip,	- wyznacza się podakwen SWI.1.Ip.1 przeznaczony na rozwój funkcji turystycznej do czasu rozbudowy portu, w którym obowiązują następujące ograniczenia: a) we wprowadzaniu nowych elementów infrastruktury turystycznej do sposobów umożliwiających rozbudowę portu, b) w tworzeniu kąpielisk oraz miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli oraz uprawiania rekreacji i sportów wodnych, do miejsc niezagrożających bezpieczeństwu życia ludzi;	Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Wskazanie i uporządkowanie inwestycji związanych z funkcją podstawową, a co za tym idzie ochrona obszarów nie predystynowanych do tego typu formy zagospodarowania przed działaniami zagrażającymi zrównoważonemu rozwojowi
1Ip	w wyznaczonym podakwencie SWI.1.Ip.1 obowiązują ograniczenia realizacji funkcji do sposobów nie zagrażających systemowi ochrony brzegów	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	Oddziaływanie długotrwałe.
		Powietrze	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko na etapie realizacji inwestycji
		Człowiek	Niekorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko na etapie realizacji inwestycji
3Ip		Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
	- w wyznaczonym podakwenie SWI.3.Ip.1 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	Powietrze	Średniokorzystne	
		Człowiek,	Niekorzystne	
		Brzeg morski	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe, regulacja linii brzegowej , a tam gdzie to konieczne ochrona istniejącej linii brzegowej
3Ip, 12Ip, 13Ip, 15Ip	zakaz kotwiczenia w rejonie lokalizacji wraku statku;	Człowiek,	Średniokorzystne,	
		Woda, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe
3Ip,	zakaz nurkowania na zabytkowy wrak;	Woda, Człowiek, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
3lp, 12lp, 13lp 2, 15.lp.1	– ograniczenie realizacji funkcji do sposobów nie zakłócających wojskowej obserwacji technicznej i wzrokowej oraz łączności radiowej	Ryby, Człowiek Ptaki,	Średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
5lp	– w wyznaczonym podakwenie SWI.5.lp.1, przeznaczonym na układanie i utrzymywanie elementów liniowych infrastruktury technicznej – rurociągi i kable elektroenergetyczne (infrastruktura przesyłowa LNG): a) ogranicza się układanie wielu elementów liniowych infrastruktury przesyłowej w sposób inny niż równoległe do siebie, z zachowaniem odpowiednich buforów bezpieczeństwa, określonych przez inwestora, b) ogranicza się krzyżowanie elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób inny niż pod kątem 90o, a jeśli nie jest to możliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni	Bentos Ryby Woda	Niekorzystne	
5lp	– ogranicza się układanie elementów liniowych infrastruktury technicznej związanych z rurociągiem (infrastruktura przesyłowa LNG) poza wydzielonym podakwenem SWI.5.lp.1 do przyczyn środowiskowych i technologicznych	Bentos Ryby Woda	średniokorzystne	
6lp, 13lp	– ograniczenie realizacji umocnienia dna do sposobów nie powodujących zagrożenia stateczności budowli hydrotechnicznych	Bentos Ryby Woda	średniokorzystne	

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
12lp	- wyznacza się podakwen SWI.12.lp.1 i SWI.13.lp.1 na potrzeby realizacji podwodnego tunelu łączącego wyspę Wolin z wyspą Uznam, w którym ustala się: a) maksymalną średnicę przekroju poprzecznego tunelu drogowego 13,30 m, b) ograniczenie w realizacji podwodnego tunelu drogowego do sposobów nie powodujących utrudnienia w możliwości osiągnięcia na akwenie maksymalnej głębokości nawigacyjnej dla wejścia na morze bałtyckie, tj. 17,0 m	Bentos Ryby Woda Człowiek Powietrze Ptaki	Niekorzystne Korzystne	Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
12lp	wyznacza się podakwen SWI.12.lp.2 na potrzeby realizacji ujęcia wody Świnoujście – Mulin, w którym obowiązują ograniczenia realizacji funkcji do sposobów nie zagrażających stateczności obiektu hydrograficznemu	Woda	średniokorzystne	
13lp, 15lp	ograniczenie realizacji infrastruktury turystycznej, w tym pomosty, mola, pirsy, slipy, do miejsc nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych	Woda Ryby Bentos Powietrze	korzystne	
15lp	w obszarze ochrony wizury znaków nawigacyjnych obowiązuje zakaz lokalizacji obiektów i światel mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków	Ptaki Krajobraz	korzystne	Działanie długotrwałe

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 czterech akwenach (2T, 4T, 7T, 14T,). Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 16 akwenach, w zależności od podstawowej funkcji akwenu wskazane zostały ograniczenia.

Tabela 6. 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, 4T, 7T, 14T	— zakaz układania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji;
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
		Zabytki	Korzystne	Ograniczenia wskazane w tym pkt. ograniczają działalność inwestycyjną
2T, 4T, 14T	— nakaz utrzymania widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych na potrzeby bezpieczeństwa nawigacyjnego	Bentos Woda Ryby Człowiek Ptaki	Średniokorzystne	Brak możliwości penetracji środowiska w celach poznawczych
2T	— zakaz kotwiczenia w rejonie lokalizacji wraku statku	Bentos	Średniokorzystne	

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Ograniczenie działań korzystnie wpływa na utrzymanie stanu środowiska na stałym poziomie
2T, 4T, 7T, 14T	– zakaz nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi	Woda Ryby	Korzystne	
2T	– wyznacza się podakwen SWI.2.T.1 na potrzeby realizacji podwodnego tunelu łączącego wyspę Wolin z wyspą Uznam, w którym ustala się: a) maksymalną średnicę przekroju poprzecznego tunelu drogowego 13,30 m, b) podwodny tunel drogowy nie może powodować utrudnienia w możliwości osiągnięcia na akwenie maksymalnej głębokości nawigacyjnej dla wejścia na Morze Bałtyckie, tj. 17,0 m;	Bentos Ryby Woda Człowiek Powietrze Ptaki	Niekorzystne Korzystne	Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
14T	– w podakwenach SWI.14.T.1 i SWI.14.T.2 ogranicza się realizację funkcji do sposobów nie zakłócających wojskowej obserwacji technicznej i wzrokowej oraz łączności radiowej	Bentos Ryby Woda Człowiek Powietrze Ptaki	Sredniokorzystne Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
				eksponowanie terenów niezainwestowanych

8.3. Sport, turystyka i rekreacja (S)

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

Jako funkcja podstawowa Sport, turystyka i rekreacja (S) została wyznaczona w dwóch akwenach (8S, 10S,).

Funkcja Sport, turystyka i rekreacja dopuszczona została w 12 akwenach.

Tabela 7. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sport turystyka i rekreacja (S)

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – SPORT TURYSTYKA I REKREACJA (S)				
8S, 10S	– nakaz utrzymania widzialności światel i konstrukcji znaków nawigacyjnych na potrzeby bezpieczeństwa nawigacyjnego	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz, Ryby,	Korzystne/średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
8S, 10S	– ograniczenia w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej, w tym pomosty, mola, pirsy, slipy, do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych	Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz, Ryby,	Korzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną

8.4. Obronność i bezpieczeństwo państwa

Funkcja obronność i bezpieczeństwo państwa oznacza realizację zadań mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa narodowego, w szczególności ochrony i obrony wartości i interesów narodowych przed istniejącymi lub potencjalnymi zagrożeniami zewnętrznymi oraz ochronę obiektów, terytoriów i tras przepływu Marynarki Wojennej. W granicach Planu zostały wyznaczone cztery akweny o funkcji podstawowej Obronność i bezpieczeństwo państwa (11B, 16B, 17B, 19B,). Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 4 akwenach.

Tabela 8. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Obronność i bezpieczeństwo państwa (B)

Akwen	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PAŃSTWA (B)				
11B	– nakaz utrzymania widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych na potrzeby bezpieczeństwa nawigacyjnego	Bentos	Średniokorzystne	Krótkotrwałe, Przemijające
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne/średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
11B, 16B, 17B, 19B	– zakaz wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń mogących zakłócić obserwację techniczną i wzrokową oraz łączność radiową na obszarze kompleksu wojskowego	Ryby, Człowiek Ptaki,	Średniokorzystne,	Brak pełnej możliwości penetracji środowiska w celach poznawczych
11B	– zakaz kotwiczenia w rejonie lokalizacji wraku statku	Ryby Woda Bentos	korzystne	

8.5. Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)

Funkcja sztuczne wyspy i konstrukcje oznacza wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp konstrukcji i urządzeń służących w szczególności celom gospodarczym, ochronie środowiska i badaniom naukowym. Jako funkcja podstawowa wyznaczona została w jednym akwencie (9W).

Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 14 akwentach.

Tabela 9. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)				
9W	– ograniczenia w realizacji podwodnej infrastruktury technicznej w miejscach występowania podwodnej infrastruktury technicznej (kable, rurociągi);	Bentos	Korzystne/średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie

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

W przypadku braku realizacji ustaleń Planu obszar portu morskiego w Świnoujściu 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.

Korzystne skutki podjęcia Planu dotyczyć będą zwłaszcza części południowej portu morskiego w Świnoujściu, który jest obecnie mało zagospodarowany.

W przypadku pozostałych funkcji będą one zapewne realizowane w dotychczasowy nieorganizowany sposób.

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”, którego część 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.

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.

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 w Świnoujściu 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 Świnoujściu.

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

Na obszarze objętym Planem stwierdzono siedlisko przyrodnicze 1130 Estuaria, a w jego sąsiedztwie siedlisko 1210 Kidzina na brzegu morskim.

W granicach Planu zlokalizowanych jest 8 wraków statków, w tym jeden wrak zabytkowy – nr stanowiska W-4/2014.

Niewielka część akwenów znajdujących się przy południowej granicy obszaru Planu znajduje się w granicach Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Delta Świny”. Fragment południowej części obszaru Planu znajduje się w granicach SOOS „Wolin i Uznam”. Północna część obszaru Planu znajduje się w granicach SOOS Ostoja na Zatoce Pomorskiej.

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 transporotowo-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. 1960: Wczesnośredniowieczne pozostałości ryb z Kamienia Pomorskiego. MZP. t. VI;
- Chełkowski Z., Chełkowska B., Kisielnicka H. 1976: Salmon (*Salmo salar* L.) and trout (*Salmo trutta* L.) fishing and stocking in the lower Odra river system. Acta Ichth. Piscat. 6 (1): 143-159;
- Czerniejewski P., Rybczyk A., Tański A., Keszka S. Antoszek A. 2011. Growth rate and condition of vimba, *Vimba vimba* (Actinopterygii: Cypriniformes: Cyprinidae), a species under restoration in the Odra River estuary. Acta Ichthyol. Piscat. 41 (3): 215-222;
- 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 scare, but constant component of the Baltic fish fauna off the river Odra mouth. Does it merit support? Zuvinkystė 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 północnego 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/EEG 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/EEG z dnia 21.05.1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa) (Dz. U. L 206 z 22.7.1992 r. ze zm.);
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30.11.2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa;
- Eksploatacja kruszyw z obszarów morskich w Polsce i Unii Europejskiej, Koziół W. i in., [w: Górnictwo i Geoinżynieria, rok 35, Zeszyt 4/1], 2011;

- Gajewski Z. 1960: Węgorz. Wyd. PWRiL. Warszawa;
- Garbacik-Wesołowska A., Boberski E., 2000. Stan zasobów ryb Zalewu Szczecińskiego oraz strefy przybrzeżnej Wybrzeża Zachodniego i warunki ich eksploatacji. Stud. i Mater. Mor. Inst. Ryb. Gdynia, Ser. B, 72: 77-104;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Delta Świny. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ostoja na Zatoce Pomorskiej. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Wolin i Uznam. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Zatoka Pomorska. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
- Głowaciński Z. (red.). 2001. Polska czerwona księga zwierząt. Kręgowce. Państwowe Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa;
- Głowaciński Z. (red.). 2002. Czerwona księga zwierząt;
- Guentzel S., Wilhelm M., Szlauer-Łukaszewska A., Michoński G., Śmietana P., Keszka S., Piasecki W., Brysiewicz A., Potkański Ł., Piasecki W., Marchowski D., Guentzel S., Piasecki W., Siuda P., 2015: Ławicki i in. 2012, Guentzel i Ławicki 2014, Szlauer - Łukaszewska i in. 2015: Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”. TOM 4 część 4.1 (opracowanie podsumowujące inwentaryzację przyrodniczą przeprowadzoną na potrzeby raportu oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko). Gdańsk-Szczecin;
- Heese T. 1989: Pokarm i odżywianie siei wędrownej *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;
- Keszka S., K. Stepanowska 1997. Pojawienie się jesiotrów (*Acipenseridae*) w estuarium Odry. Komunikaty Rybackie 2: 11-12;
- Komunikat Komisji Europejskiej – Europa 2020 „Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Bruksela , 3.3.2010 KOM (2010) 2020 wersja ostateczna;

- *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, Rada Ministrów, Warszawa grudzień 2011r.;
- Konwencja UNESCO, 2001;
- KPOWM Krajowy Program Ochrony Wód Morskich – Raport do Komisji Europejskiej. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Warszawa 2016.
- 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;
- Neubaur R. 1926: Biologisches und Wirtschaftliches von Blei (*Abramis brama*) im Stettiner Haff und seinen Nebengewasser. Ztschr. F. Fisch. 24;
- Neuhaus E. 1931: Studien uber das Stettiner Haff und seine Nebengewasser. III. Untersuchen uber den Zander. Ibid. 29;
- Ocena perspektywiczności geologicznej zasobów złóż węglowodorów oraz przygotowanie materiałów na potrzeby przeprowadzenia postępowania przetargowego w celu udzielenia koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie lub wydobywanie złóż węglowodorów. Pakiet danych geologicznych do postępowania przetargowego na poszukiwanie złóż węglowodorów. Obszar przetargowy „Wolin”, PIG, Warszawa, 2016;
- Ochrona brzegów morskich, Szruba M., w: Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, styczeń – luty, 2017;
- Państwowego Instytutu Geologicznego – Państwowego Instytut Badawczego <http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>;
- Pęczalska A. 1962: Badania nad sieją (*Coregonus lavaretus* L.) Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego w latach 1956-1958. Prace MIR, 11 (A): 287-320;
- Pęczalska A. 1966: Sieja Zatoki Pomorskiej (*Coregonus lavaretus* L.) Praca doktorska. Bibl. ART. Olsztyn;
- Pęczalska A. 1968: Development and reproduction of roach (*R. rutilus*) in the Szczecin Firth. Pol. Arch. Hydrobiol. 15:2": 103-120;
- Pęczalska A., 1973. Parposz *Alosa fallax* – ryba mało znana. Prz. Zool. 17 (2): 195-200;
- Pęczalska A., Kraczkiewicz W. 1973. Wybrane zagadnienia z biologii certy (*Vimba vimba*) z Zalewu Szczecińskiego. Prace MIR, 17A, 129–144;

- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego – Uchwała Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r., w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Woj. Zachpom. z 2010 r. Nr 136, poz. 2708);
- Poleszczuk G. 1998: Środowisko abiotyczne toni wodnej Zalewu Szczecińskiego. Rozprawy i Studia. Uniwersytet Szczeciński., T. 1-292;
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa, 2015;
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Rada Ministrów, Warszawa 27. Czerwca 2005 r.;
- Porębski J. 1995: Ichtioplankton Zatoki Pomorskiej w sezonie 1994, ze szczególnym uwzględnieniem śledzia wiosennego. Rap. Mor. Inst. Ryb. Gdynia. 1993-1994;
- Program 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 Zalew Szczeciński PLB320009;
- Projekt Strategii Rozwoju Gminy Międzyzdroje na lata 2014-2025, Międzyzdroje, 2013;
- Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdańsk, 2009;
- Psuty. I. Opracowanie zbiorowe. Sprawozdanie końcowe z projektu „Opracowanie podstaw racjonalnego monitorowania przyłowu ptaków w celu zrównoważonego zarządzania rybołówstwem przybrzeżnym na morskich obszarach Natura 2000”. Gdynia, wrzesień 2015 r.;
- 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., Keszka S. 2007. Estimation of the current status and biological characteristics of the anadromous form of vimba (*Vimba vimba*) in the Odra river mouth

- and the firth of Szczecin in connection with a restitution program – Scientific Annual of the Polish Angling Association. 20: 137-151;
- Raczyński, M., Wawrzyniak W., Czerniejewski P. 2004. Sea lampreys *Petromyzon marinus* (L.) in Szczecin lagoon. VII Czeska Konferencja Ichtiologiczna. Vodnany. 2004, Tom 6-7/05, str. 32;
 - Raport. Sposoby ochrony brzegów morskich w ich wpływ na środowisko przyrodnicze polskiego wybrzeża Bałtyku, WWF, Łabuz T., 2013;
 - Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego dla planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (projekt). Szczecin, grudzień 2016 r.;
 - Ropelewski A. 1996: Połowy ryb w polskiej strefie przybrzeżnej w ujęciu historycznym. Wyd. MIR, Gdynia;
 - Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 września 2004r. w sprawie siedzib i terytorialnego zakresu działania okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego (Dz. U. poz. 2267, nr 223);
 - Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 lipca 2015 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 1015, z 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 Kraju – Uchwała nr 157 Rady Ministrów – Dz. Urz. z 22 listopada 2012 poz. 882 – Warszawa 2012 r.;
 - Strategia Rozwoju Miasta na lata 2014-2020, Świnoujście, 2013;

- Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020- Rada Ministrów, Warszawa 30 kwietnia 2014 r.;
- Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;
- Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku), przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (MIB, 2013).
- Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego VASAB 2010;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Świnoujście, Świnoujście, 2011;
- 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;
- Wengrzyn I. 1986: Wybrane zagadnienia biologii sandacza (*Stizostedion lucioperca*) północnej części Zalewu Szczecińskiego w aspekcie eksploatacji. Praca doktorska. AR. Szczecin;
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie. Stan środowiska w województwie Zachodniopomorskim Raport 2018. Szczecin. 2018 r.;
- Woś A., 1999, Klimat Polski, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa;
- 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;
- 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 1 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 30 października 2018 r. w sprawie wymiarów, okresów ochronnych organizmów morskich, obszarów wyłączonych z wykonywania rybołówstwa oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego na morskich wodach

wewnętrznych oraz na Jeziorze Dąbie (Dz. Urz. woj. Zach. Z dnia 31 października 2018 r. poz. 5060);

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

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

Oświadczenie zawarte jest na końcu opracowania.

16. Spis rycin i tabel

Spis rycin

Ryc. 1 Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.

Ryc. 2 Karta ewidencyjna zabytku

Ryc. 3. Lokalizacja wraków statków na obszarze opracowania

Ryc. 4. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Świnoujście

Ryc. 5. Lokalizacja znaków nawigacyjnych oraz obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych

Ryc. 6. Nazwy i lokalizacja obiektów portowych.

Ryc. 7. Port Handlowy Świnoujście.

Ryc. 8. Nabrzeże Górników – Terminal masowy

Ryc. 9. Nabrzeże Portowców – Terminal Bunge Trade Polska.

Ryc. 10. Nabrzeże Chemików – Terminal Deza

Ryc. 11. Nabrzeże Górników – Terminal drobnicowy

Ryc. 12. Lokalizacja Terminalu kontenerowego

Ryc. 13. Terminal kontenerowy

Ryc. 14. Widok na Terminal Promowy Świnoujście z lotu ptaka

Ryc. 15. Makieta Terminala LNG

Ryc. 16. Zbiorniki gazu – terminal LNG

Ryc. 17. Doki oraz nabrzeża w Morskiej Stoczni Remontowej w Świnoujściu

Ryc. 18. Lokalizacja mariny w Basenie Północnym

Ryc. 19. Świnoujski Wolny Obszar Celny

Ryc. 20. Lokalizacja Euro Terminala

Ryc. 21. Widok z lotu ptaka na Euro Terminal

Ryc. 22. Dostępność drogowa obszaru portowego

Ryc. 23. Długość nabrzeży w portach morskich w 2016 r.

Ryc. 24. Przeładunki

Ryc. 25. Zawinięcia

Ryc. 26. Obroty portowe – Terminal Promowy Świnoujście

Ryc. 27. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim

Ryc. 28. Międzynarodowy ruch pasażerów w portach morskich

Ryc. 29. Akcje ratownicze w porcie Świnoujście.

Ryc. 30. Flota kutrowa według portu rejestracji.

Ryc. 31. Łodzie rybackie według baz rybackich.

Ryc. 32. Zasięg stref ochrony uzdrowiskowej A, B i C

Ryc. 33. Lokalizacja obszaru górniczego i terenu górniczego dla złóż wód leczniczych w Świnoujściu

Ryc. 34. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

Ryc. 35. Wyloty kanalizacyjne w porcie w Świnoujściu

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 4. Baseny i nabrzeża w porcie morskim w Świnoujściu

Tabela 5. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Funkcjonowanie portu (Ip)

Tabela 6. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Transport (T)

Tabela 7. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sport turystyka i rekreacja (S)

Tabela 8. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Obronność i bezpieczeństwo państwa (B)

Tabela 9. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)

17. Załączniki

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

Szczecin 28 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 Świnoujściu

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

