



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 SZCZECINIE**

Szczecin, czerwiec 2019 r.

Praca wykonana na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie
w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/16/17 z 27 listopada 2017 roku w Szczecinie

Zamawiający:

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

Wykonawca:

G.P. PROJEKT Paweł Żebrowski
Aleja Zdobywców Wału Pomorskiego 57/1
78-600 Wałcz

Zespół autorski:

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

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie i podstawy prawne	6
1.1. Podstawy prawne	7
1.2. Metodyka opracowania	11
1.3. Cel i zakres prognozy	12
2. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Szczecinie - projekt.....	13
2.1. Zawartość i główne cele	13
2.2. Zasady konstrukcji planu	14
2.3. Powiązania projektu Planu z innymi dokumentami.	16
2.3.1. Dokumenty poziomu transgranicznego.....	16
2.3.2. Istotne dokumenty strategiczne sporządzone dla przedsięwzięć i programów na obszarze objętym ustaleniami projektu Planu	20
2.3.3. Istotne dokumenty strategiczne poziomu regionalnego	29
2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego	30
3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem.....	32
3.1. Położenie geograficzne i regionalizacja przyrodnicza	32
3.2. Klimat	32
3.3. Zarys budowy geologicznej i geomorfologicznej	33
3.4. Surowce i złoża.....	35
3.5. Warunki wodne.....	35
3.5.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry (PGW)	35
3.5.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych	40
3.5.3. Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi	40
3.6. Powietrze	41
3.7. Hałas	42
3.8. Pole elektromagnetyczne	44
3.9. Gospodarka odpadami	44
3.10. Środowisko przyrodnicze obszaru planu.....	45
4. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo	49
4.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami	49
4.2. Istniejące formy ochrony przyrody	51
4.3. Proponowane formy ochrony przyrody.....	56
5. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych.....	57
5.1. Zarząd nad Portem Morskim w Szczecinie.....	57
5.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki.....	58
5.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	60
5.4. Trasy żeglugi	61
5.5. Składowanie urobku	68
5.6. Infrastruktura portowa.....	69
5.6.1. DB Port Szczecin Sp. z o.o.	76
5.6.2. Bulk Cargo-Port Szczecin Sp. z o.o.	78
5.6.3. Wolny obszar celny	80
5.6.4. Pozostałe podmioty działające w porcie Szczecin:	81
5.6.5. Imprezy cykliczne na Odrze Zachodniej i na Duńczycy w porcie Szczecin:	102
5.6.6. Dostępność drogowa i kolejowa	103

5.7. Port w liczbach	107
5.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych	112
5.8.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa	112
5.8.2. Ograniczenia połowów w związku z koniecznością zapewnienia bezpiecznej żeglugi na torach wodnych i kotwiczowiskach.....	112
5.8.3. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	112
5.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia	113
5.9.1. Liniowa infrastruktura techniczna.....	113
5.9.2. Elementy nad wodami portowymi	115
6. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie	115
7. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe związane z realizacją ustaleń Planu	116
7.1. Oddziaływanie na krajobraz.....	116
7.2. Środowisko abiotyczne.	117
7.2.1. Klimat.....	117
7.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.	118
7.2.3. Odpady.	120
7.2.4. Powietrze.....	121
7.2.5. Hałas.....	122
7.3. Środowisko biotyczne.	123
7.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.	123
7.3.2. Zmiana przezroczystości wody.	124
7.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.	125
7.3.4. Oddziaływania na gatunki i siedliska przyrodnicze podlegające ochronie prawnej.	127
7.3.6. Zdrowie ludzi	128
7.3.7. Zabytki i dobra materialne	128
7.3.8. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	129
7.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody.....	131
8. Analiza ustaleń planu wraz z oceną ich znaczącego oddziaływania.....	133
8.1. Funkcjonowanie portu (Ip).....	133
8.2. Transport (T)	138
8.3. Sport, turystyka i rekreacja (S).....	142
8.4. Sztuczne wyspy i konstrukcje (W).....	145
9. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji ustaleń planu.....	147
10. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.....	147
11. Oddziaływanie transgraniczne.....	148
12. Rozwiązanie alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie	148
13. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.....	149
14. Literatura i materiały archiwalne	151
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.	158

16. Spis rycin i tabel	158
17. Załączniki.....	159

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 Szczecinie w obszarze kompetencji dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/16 z dnia 27 listopada 2017 r. w Szczecinie.

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

Prognoza została opracowana zgodnie z zakresem wskazanym w art. 51 ww. ustawy oraz zgodnie z pismem Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: NZNS.7040.2.6/2.2018 oraz pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: WOPN-OS.411.44.2018.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 B – port morski w Szczecinie.*

1.1. Podstawy prawne

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

- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2018 r., poz. 1186),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2019 r., poz. 1202, ze zm.);
- Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r., poz. 2000);
- Ustawa z dnia 30 maja 1996 r. o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego (Dz. U. z 2013 r., poz. 712, ze zm.);
- Ustawa z 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r., poz. 1933);
- Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2018 r., poz. 121, ze zm.);
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1945.);
- Ustawa z dnia 12 września 2002 roku o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2002 Nr 166, poz. 1361, ze zm.);
- Ustawa z 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich (Dz.U. z 2016 r. Nr 67 poz. 621);
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.);
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm.);
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2018 r., poz. 2268 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2018 r., poz. 2067);
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1161);
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz. U. z 2015 r. poz. 774 ze zm.).
- Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. z 2017 r. poz. 2126 ze zm.);

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

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

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

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

1.2. Metodyka opracowania

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

Przy opracowaniu nieniejszej Prognozy nie prowadzono badań środowiskowych, przyjmując, że będą one elementem oceny oddziaływania na środowisko konkretnych przedsięwzięć przed etapem ich realizacji. Dokument sporządzono przy zastosowaniu metod opisowych oraz analiz jakościowych opartych o dane zgromadzone w trakcie monitoringów i inwentaryzacji przyrodniczych, informacje udostępniane przez organy ochrony środowiska (m. in. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie), Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Szczecinie oraz Urząd Miasta Szczecin. 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.

– Prognozę oddziaływania na środowisko

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

Korzystne: korzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko,

Średniokorzystne: średniokorzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko,

Niekorzystne: niekorzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko.

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

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

1.3. Cel i zakres prognozy

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

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

Granice obszaru objętego planem określa się w postaci współrzędnych charakterystycznych punktów załamania granic, podanych w Europejskim Ziemiowym Systemie Odniesienia 1989 (ETRS89), 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 SZC.

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 Szczecinie. 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 Szczecin.

Powierzchnia obszaru projektu planu wynosi 5 151 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 Szczecinie - projekt

2.1. Zawartość i główne cele

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

zrównoważony rozwój w obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Szczecinie poprzez zdefiniowanie i uporządkowanie korzystania z tych obszarów, uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne. Tematyka planu obejmie wybrane istniejące i przewidywane sposoby korzystania z przestrzeni wskazanego 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 planów 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 Szczecinie pozostającego w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie 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 Szczecinie 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 Szczecinie.

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 24 akweny o następujących funkcjach podstawowych:

LP.	Funkcja	Nr akwenów	Liczba akwenów
1	IP – funkcjonowanie portu	1Ip, 3Ip, 5Ip, 8Ip, 11Ip, 12Ip, 13Ip, 14Ip, 22Ip	9
2.	T - Transport	2T, 4T, 6T, 7T, 10T, 15T, 16T, 18T, 19T, 20T, 21T, 24T	12
3.	S – Turystyka, sport i rekreacja	9S, 17S	2
4.	W – Sztuczne wyspy	23W	1

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

- **Infrastruktura techniczna (I)** dopuszczona została w 24 akwenach.
- **Funkcjonowanie portu (Ip)** dopuszczone zostało w 3 akwenach
- **Ochrona środowiska i przyrody (O)** jest funkcją dopuszczalną w 10 akwenach
- **Badania naukowe (D)** są funkcją dopuszczalną w 12 akwenach
- **Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)** są funkcją dopuszczalną w 12 akwenach
- **Transport (T)** jest funkcją dopuszczalną w 12 akwenach
- **Turystyka, sport i rekreacja (S)** jest funkcją dopuszczalną w 12 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 Szczecin na trasie głównego toru wodnego Świnoujście – Szczecin, oraz nadmorskie i przygraniczne położenie całego Zalewu Szczecińskiego, szczególnie ważne są powiązania infrastrukturalne, społeczne i przyrodnicze województwa z resztą Polski i z Europą. Główne połączenia wiodą na północ przez Bałtyk do Danii i Szwecji, oraz na południe do południowej i centralnej Polski, do Czech i Austrii, a także w kierunku południowo-zachodnim do Berlina. Od południa port ten graniczy z żeglownym odcinkiem Odry, mający połączenie z siecią dróg wodnych Europy zachodniej.

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

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

2.3.1. Dokumenty poziomu transgranicznego

Państwa europejskie, zarówno członkowie Wspólnot Europejskich, jak i pozostające poza ich strukturami – w tym Polska – już w latach 70. ubiegłego wieku podjęły wspólne działania mające na celu wzmocnienie spójności terytorialnej Europy. Działania te są kontynuowane w ramach Unii Europejskiej. Dotyczą one głównie:

- ochrony struktur ekologicznych (ECONET, Natura 2000, Europejska Konwencja Krajobrazowa, Konwencja Helsińska o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 r., Konwencja Ramsar z 1971 r. i inne),
- rozwoju i zagospodarowania przestrzennego terytorium Unii Europejskiej (studium ESDP z 1997 r., Agenda Terytorialna dla Unii Europejskiej TAEU z 2007 r.),
- rozbudowy transeuropejskich sieci transportowych (paneuropejskie korytarze transportowe, Trans-European Transport Networks),
- zrównoważonego rozwoju miast (Karta Lipska na rzecz rozwoju miast i spójności terytorialnej z 2007 r.),
- wzmocniania procesów metropolizacji i powiązań między obszarami metropolitalnymi.

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

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

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

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

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

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

Strategia Europa 2020

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

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

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (VASAB 2010)

Głównym celem Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest zacieśnienie współpracy w regionie i wykorzystanie potencjału, jaki pojawił się wraz z rozszerzeniem UE.

Jej inicjatorem był Parlament Europejski, który w listopadzie 2006 r. przyjął rezolucję postulującą opracowanie SUE RMB.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Władze Kraju Związkowego Meklemburgii Pomorza Przedniego kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju przestrzennego opierają się na powiązaniach ze sobą funkcji społecznych i gospodarczych przestrzeni z funkcjami ekologicznymi wskazując 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 geografie wspólnego obszaru gospodarczego. Dalszymi ważnymi determinantami środowiskowymi i gospodarczymi są: Morze Bałtyckie wraz z pasem wybrzeża, Zalew Szczeciński, rozległe pojezierza i tereny leśne w części centralnej oraz łańcuchy górskie na południu.

Sieci transportowe zapewniają dostępność wewnętrzną i zewnętrzną.

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

Zakłada się wzmocnienie pozycji konkurencyjnej portów morskich w tym:

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

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

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

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

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

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

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

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

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski wskazano na:

- Rozwój regionalny
- Transport

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

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

Strategia Rozwoju Kraju

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

W obszarze strategicznym II Konkurencyjna gospodarka, wyodrębniony został Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu. W ramach tego celu wskazano, że „Podjęte zostaną prace

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

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

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

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Strefa przybrzeżna

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

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

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

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

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

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

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

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

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

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

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

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

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

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

Z analizy powyższych zapisów *Strategii* wynika, że głównym założeniem przedmiotowego dokumentu jest rozwój portów i żeglugi. Dotyczy to zarówno portów dużych, jak i małych oraz średnich. Zgodnie z zapisami *Strategii* „w przypadku mniejszych polskich portów morskich, priorytetem rozwoju do 2020 r. i w dalszej perspektywie będzie wzmacnianie funkcji gospodarczych tych portów oraz wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Szans rozwojowych dla małych portów i przystani morskich należy upatrywać, obok tradycyjnej funkcji związanej z obsługą rybołówstwa morskiego i zalewowego, w obsłudze morskich przewozów pasażerskich i żeglarstwa oraz turystyki. Kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone. W przypadku portów średnich, na terenie których rozwijana jest również funkcja transportowa (przeładunkowo-składowa), podejmowane będą inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i 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.)” [MliR, 2014]. Dokument ten uszczegóławia SRT2020 przez określenie celów operacyjnych, jakie Polska musi osiągnąć w latach 2014-2023 w różnych gałęziach transportu, korzystając ze wsparcia funduszy Unii Europejskiej. Zawiera on listę inwestycji priorytetowych, które będą realizowane do momentu wyczerpania dostępnych środków. Priorytety realizacyjne zostaną wskazane po ustaleniu dokładnej alokacji ze środków UE na transport na lata 2014-2020.

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

Z uwagi na pogarszające się warunki nawigacyjne Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zmuszony był wprowadzić na torze wodnym Świnoujście-Szczecin specjalną regulację ruchu, obejmującą ruch jednokierunkowy na odcinku toru przebiegającym przez Zalew Szczeciński, jak również ograniczenie prędkości dla dużych statków. Oprócz bieżących uciążliwości dla funkcjonowania portów oraz pogorszenia się warunków nawigacyjnych sytuacja taka powoduje obniżenie wiarygodności biznesowej portów w Szczecinie, Świnoujściu i Policach, gdyż spedytorzy 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 morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)

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

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

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

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

W rozdziale dot. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, wskazano że „Utrzymanie konkurencyjności polskich portów wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich od strony morza takich, jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umacnianie brzegów torów wodnych. Inwestycje w infrastrukturę dostępu zarówno od strony lądu, jak od strony morza wymusza zastosowanie w większym stopniu instrumentów planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną. Rozwój infrastruktury łączącej porty z

bliższym i dalszym otoczeniem gospodarczym musi być skoordynowany z działaniami inwestycyjnymi realizowanymi przez zarządy portów morskich. W związku ze zmianą struktury obrotów ładunkowych oraz technologii przewozów, również infrastruktura portowa wymaga dalszego dostosowania do zmieniających się potrzeb. Szczególnie istotna jest budowa i modernizacja nabrzeży, połączeń drogowych i kolejowych na terenie portów”.

Program dla Odry – 2006 (aktualizacja)

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

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 lądu (drogi kołowe, kolejowe i wodne – Odra).

2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin, 2012

1. Na terenie Portu Morskiego w Szczecinie realizuje się uzdatnianie gruntów i budowę infrastruktury portowej z niezbędną infrastrukturą publiczną zapewniającą dostęp do zrealizowanych: Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, Bazy Kontenerowej Półwyspu Katowickiego i pozostałych zagospodarowanych terenów portowych. Planuje się zagospodarowanie Ostrowa Mieleńskiego i restrukturyzowanych terenów przeładunkowych na potrzeby przemysłu przyportowego i innych usług okołoportowych (obsługi i remontu statków, budowy urządzeń portowych, energetycznych i technologicznych), z budową nabrzeży, pomostów dla statków ro-ro, baz kontenerowych, baz przeładunku zbóż i pasz, przepraw mostowych, dróg, torów kolejowych, parkingów buforowych, magazynów, terminali umożliwiających obrót płynnymi towarami spożywczymi, surowcami chemicznymi, paliwami płynnymi i innymi towarami wymagającymi obsługi portowej.
2. Dopuszcza się przebudowę i rozbudowę bazy magazynowej i systemów transportu wewnętrznego na obszarach już zainwestowanych.

3. Planuje się dostosowania infrastruktury portu w Szczecinie do wymagań nowoczesnych systemów transportowych w obrocie lądowo-morskim, podniesienia konkurencyjności zespołu portowego na rynku usług portowych, przystosowania zespołu portowego do przewidywanego intensywnego wzrostu obrotów w basenie Morza Bałtyckiego i przenoszenia ładunków „z dróg na morze”.
4. Realizuje się rozbudowę i modernizację wewnętrznych układów drogowych i kolejowych oraz budowę obiektów hydrotechnicznych, w tym poszerzenie Kanału Dębickiego i Wrocławskiego, budowę nabrzeży wzdłuż Parnicy z dopuszczeniem załadownienia zbędnych basenów w rejonie Basenu Górnośląskiego i budowę nabrzeży wzdłuż Przekopu Mieleńskiego.
5. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi dopuszcza się zapewne strefy ochrony ekspozycji (wizury) znaków nawigacyjnych, z ochroną: ekspozycji znaku lub układu geometrycznego znaków, koloru znaków, źródła światła i tła znaków nawigacyjnych poprzez ustalenia w planach miejscowych:
 - 1) zakazu sytuowania obiektów mogących przysłaniać lub utrudniać identyfikację znaków nawigacyjnych;
 - 2) zakazu umieszczania źródeł światła mogących utrudniać identyfikację świateł znaków nawigacyjnych, zakaz stosowania świateł, kolorystyki lub form mogących sugerować oznakowanie nawigacyjne lub powodujących podświetlenie tła niekorzystnie wpływające na widzialność (zapewnienie właściwego zasięgu) świateł znaków nawigacyjnych;
 - 3) likwidacji roślinności mogącej przysłaniać lub utrudniać identyfikację znaków nawigacyjnych;
 - 4) w strefie widoczności toru wodnego i akwenów portowych oświetlenie na terenach lądowych, winno posiadać przesłony uniemożliwiające bezpośrednie padanie promieni świetlnych poza linię nabrzeży.
6. Na Ostrowie Grabowskim, na zapleczu przyszłych nabrzeży głębokowodnych, zarówno na potrzeby terminalu kontenerowego – Kanał Dębicki jak i na potrzeby przeładunków towarów masowych wzdłuż Przekopu Mieleńskiego, przewiduje się lokalizację obiektów produkcyjnych przemysłu portowego lub funkcji dystrybucyjno-logistycznych. Na pozostałej części Ostrowa realizowana jest komunikacja ogólna, infrastrukturalne obiekty techniczne z trasami magistralnymi sieci i rurociągów, zachowana oczyszczalnia ścieków przemysłowych i komunalnych i budowana rozdzielnia wysokiego napięcia z instalacją do przekształcania, unieszkodliwiania i odzysku odpadów komunalnych, w tym instalacją do termicznego przekształcania odpadów.
7. Planuje się budowę drogi łączącej ul. Hryniewieckiego z Ostrowem Grabowskim oraz nową drogę łączącą ul. Gdańską (przedłużenie ul. Górnośląskiej) z Ostrowem Mieleńskim i Grabowskim. Obsługa kolejowa będzie poprowadzona z parku wrocławskiego wzdłuż ul. St. Kujota oraz na przedłużeniu ul. Hryniewieckiego.
8. Północny brzeg Półwyspu Katowickiego zabudowany zostanie głębokowodnym nabrzeżem Dąbrowieckim.
9. Planuje się restrukturyzację obszaru portu z elewatorium Ewa. Cała północna część półwyspu Ewa, między nabrzeżem Zbożowym a Słowackim, zostanie przeznaczona, zgodnie ze strategią rozwoju portu, pod rozbudowę potencjału składowego zbóż i pasz.

3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem

3.1. Położenie geograficzne i regionalizacja przyrodnicza

Zgodnie z regionalizacją fizycznogeograficzną (Kondracki 2009), obszar Planu położony jest w zasięgu następujących jednostek:

Prowincja: 31. Niż Środkowoeuropejski

Podprowincja: 313. Pobrzeża Południowobałtyckie

Makroregion: 313.2-3 Pobrzeże Szczecińskie

Mezoregion:

313.24 Dolina Dolnej Odry

313.25 Równina Goleniowska

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

Wzniesienia Szczecińskie, znajdujące się na lewym brzegu Odry, składają się z dwóch kompleksów: Wzgórz Warszawskich z kulminacją 130 m n.p.m. w północnej części Szczecina oraz wysoczyzny morenowej w południowej i zachodniej części miasta.

Obszar Planu znajduje się w granicach Doliny Dolnej Odry, która zaczyna się pod Cedynią i ciągnie się po Zalew Szczeciński przez około 84 km, pod Szczecinem ma 10-12 km szerokości. Równina Goleniowska rozciąga się na wschód od jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego. Wzgórza Bukowe są spiętrzoną wałem moren czołowych po wschodniej stronie Doliny Dolnej Odry, dochodzącym do 148,4 m n.p.m.

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

3.2. Klimat

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

Klimat Szczecina i jego okolic jest stosunkowo łagodny i wilgotny. Charakteryzuje go krótka łagodna zima, krótkie ciepłe lato i długie okresy przejściowe. Charakterystyczną cechą klimatu szczecińskiego jest niestałość pogody, głównie z powodu częstego przemieszczania się układów niżowych, zwłaszcza w okresach późnojesiennych, zimowych i wczesnowiosennych.

Poszczególne elementy meteorologiczne modyfikowane są czynnikami lokalnymi kształtującymi warunki topoklimatyczne (m.in. ukształtowanie terenu, głębokość występowania wód podziemnych, stopień pokrycia terenu lasami i łąkami, odległość od dużych

zbiorników wodnych). Na topoklimat wpływają również uwarunkowania przewodności cieplnej podłoża (wysoki poziom wód gruntowych, grunty organiczne), co oznacza podwyższenie wilgotności względnej powietrza, dużą częstotliwość występowania mgieł, a także przygruntowych przymrozków. Na nisko położonych terenach mogą tworzyć się zastoiska zimnego powietrza.

3.3. Zarys budowy geologicznej i geomorfologicznej

Obszar Planu położony jest w obrębie rozległej, zabagnionej doliny Odry, o dnie rozciętym złożonym systemem sztucznych i naturalnych kanałów, rozciągającym się pomiędzy Odrą Zachodnią i Regalicą.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Osady zlodowaceń środkowopolskich występują na obszarze całego arkusza Szczecin. Ich miąższość wynosi zazwyczaj 20-50 m. Najniżej w profilu stratygraficznym leżą piaski wodnolodowcowe dolne. Na obszarze Wzgórz Szczecińskich piaski te leżą na glinie zwałowej zlodowaceń południowopolskich. Pospolitsze od wodnolodowcowych są na tym obszarze są podmienowe piaski, mułki i ropy zastoiskowe, przykryte gliną zwałową. Osady te w rejonie Szczecina osiagają do 15 m miąższości.

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

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

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

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

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

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

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

3.4. Surowce i złoża

W granicach planu nie występują złoża surowców naturalnych.

3.5. Warunki wodne

3.5.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry (PGW)

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

Na omawianym obszarze można wyróżnić dwa piętra wodonośne – czwartorzędowe i kredowe.

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

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

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

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

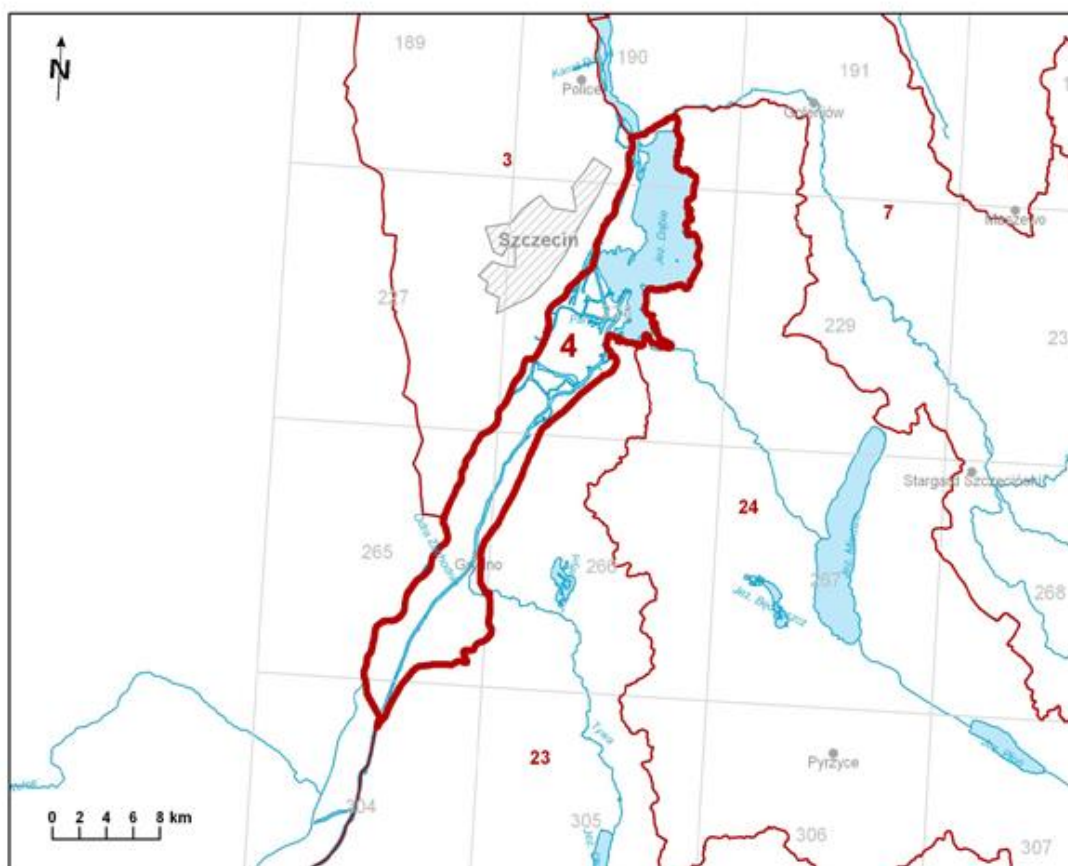
Strukturę hydrogeologiczną JCWPd nr 4 tworzy zróżnicowany układ warstw przepuszczalnych i słabo przepuszczalnych w utworach czwartorzędowych i kredowych. Istniejące układy hydrostrukturalne i krążenia wód można sprowadzić do 3 warstw reprezentujących poziomy:

I - gruntowy,

II - międzyglinowy z wyniesionymi elementami poziomu kredowego

III - kredowy.

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



Ryc. 1. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIB

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

a) PLGW60004

Europejski kod JCWPd:	PLGW60004
Nazwa JCWPd	4
Region:	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Stan ilościowy:	dobry
Stan chemiczny:	dobry
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:	niezagrożona
JCW dostarczająca średnio powyżej 100 m ³ wody na dobę (tak/nie):	tak
Cel środowiskowy - stan chemiczny:	dobry stan chemiczny
Cel środowiskowy - stan ilościowy:	dobry stan ilościowy
Odstępstwo:	nie
Typ odstępstwa:	nie dotyczy

Termin osiągnięcia dobrego stanu:	nie dotyczy
Uzasadnienie derogacji:	nie dotyczy

b) PLGW60007

Europejski kod JCWPd:	PLGW60007
Nazwa JCWPd	7
Region:	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Stan ilościowy:	dobry
Stan chemiczny:	dobry
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:	niezagrożona
JCW dostarczająca średnio powyżej 100 m ³ wody na dobę (tak/nie):	tak
Cel środowiskowy - stan chemiczny:	dobry stan chemiczny
Cel środowiskowy - stan ilościowy:	dobry stan ilościowy
Odstępstwo:	nie
Typ odstępstwa:	nie dotyczy
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	nie dotyczy
Uzasadnienie derogacji:	nie dotyczy

Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)

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

a) Odra od Parnicy do ujścia

Kod JCWP:	PLRW6000211999
Nazwa JCWP:	Odra od Parnicy do ujścia
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
Ekoregion (wg Kondrackiego/wg Illiesa)	Równiny Centralne (14)
Typ JCWP	Wielka rzeka nizinna (21)
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Zmiany hydromorfologiczne uzasadniające wyznaczenie:	przekroczenie wskaźnika: m4

Aktualny stan JCWP:	zły
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych:	zagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny: • stan chemiczny:	dobry potencjał ekologiczny; dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	tak
Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego - brak możliwości technicznych
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027
Uzasadnienie odstępstwa:	brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja przemysłowa. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

b) Kanał Policki

Kod JCWP:	RW6000019954
Nazwa JCWP:	Kanał Policki
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej zmiany hydromorfologiczne	RZGW w Szczecinie

uzasadniające wyznaczenie:	ocena ekspercka
Aktualny stan JCWP:	dobry
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów Środowiskowych:	niezagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny: • stan chemiczny:	dobry potencjał ekologiczny; dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	nie
Typ odstępstwa:	-
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	-
Uzasadnienie derogacji:	-.

c) Parnica

Kod JCWP:	RW6000019954
Nazwa JCWP:	Parnica
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
zmiany hydromorfologiczne	
uzasadniające wyznaczenie:	ocena ekspercka
Aktualny stan JCWP:	zły
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów Środowiskowych:	zagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny: • stan chemiczny:	dobry potencjał ekologiczny; dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	tak
Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego - brak możliwości technicznych, dysproporcjonalne koszty
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2021
Uzasadnienie derogacji:	brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na

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

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 objęty opracowaniem Studium znajduje się poza zasięgiem wyznaczonych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliższym jest GZWP nr 122 – Dolina Kopalna Szczecin, na zachód 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 w większości dla strefy aglomeracja szczecińska, a dla północnej części Planu 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
Aglomeracja szczecińska	A	A	A	A	A	D1	A	A	A	A	A	A	C
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 aglomeracja szczecińska i 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 aglomeracji szczecińskiej dla ozonu nie zostały przekroczone cele długoterminowe (klasa D1) a dla 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 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	L _{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska	50	45	45	40
b) Tereny szpitali poza miastem				

a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej				
b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ²⁾	61	56	50	40
c) Tereny domów opieki społecznej				
d) Tereny szpitali w miastach				
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego				
b) Tereny zabudowy zagrodowej	65	56	55	45
c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ²⁾				
d) Tereny mieszkaniowo-usługowe				
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 Szczecinie. 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, określane są w kolejnych pasmach częstotliwości.

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

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

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

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

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

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

3.9. 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 oraz ...) tj. oleje odpadowe.

Oleje odpadowe

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

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

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

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

W określonych przepisami sytuacjach osady denne mogą być uznane za odpad. Opisane to zostało w rozdziale 7.2.3.

3.10. Środowisko przyrodnicze obszaru planu

Zgodnie z podziałem geobotanicznym Polski (Matuszkiewicz 2008) obszar Planu położony jest w granicach obszaru A.2.1.d.

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Pobrzeża Południowobałtyckiego

Okręg: Niziny Szczecińskiej

Podokręg: Doliny Odry „Widuchowa – Zalew Szczeciński”

W ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” wykonana została inwentaryzacja

przyrodnicza. Badania i opracowanie wykonane zostało przez Wydział Biologii Uniwersytetu Szczecińskiego. Inwentaryzacja ta jest obecnie najaktualniejszym źródłem wiedzy na temat środowiska przyrodniczego w rejonie ujścia Odry, w tym obszarze Planu. W związku z tym w niniejszym opracowaniu wykorzystano ww. informacje.

Roślinność i siedliska przyrodnicze

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

Fitoplankton

W wyniku przeprowadzonych badań w 2014 r. stwierdzono występowanie 58 taksonów fitoplanktonu należących do 6 grup systematycznych: okrzemek *Baccillariophyta*, zielenic *Chlorophyta*, sinic *Cyanobacteria*, bruzdnic *Dinoflagellata*, desmidiów *Desmiales* 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 granicach Planu brak jest siedlisk przyrodniczych, w sąsiedztwie granic obszaru Planu miejscami stwierdzono siedlisko przyrodnicze 91E0 oraz siedlisko 3150-1 jeziora eutroficzne, które stwierdzono na jeziorze Dąbie.

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

Fragmenty siedlisk przyrodniczych o charakterze łągów, występujące przeważnie w strefie brzegowej.

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

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

Rośliny chronione

Arcydzięgiel nabrzeżny *Angelica archangelica*

Groszek błotny *Lathyrus palustris*

Kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine*

Salwinia pływająca *Salvinia natans*

Wilczomlec błotny *Euphorbia palustris*

Fauna

Zooplankton i bentos

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

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

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

Ichtiofauna

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

Najbardziej urozmaicone gatunkowo (zgodnie z inwentaryzacją) były stanowiska o niewielkich głębokościach, brzegach bogatych w powalone lub rosnące w linii brzegowej drzewa, z roślinnością zanurzoną i o liściach pływających oraz niewielkim zagęszczeniu szuwarów. W takich warunkach powstają naturalne kryjówki, szczególnie dla małych ryb, oraz dla drapieżników. Były to jednocześnie punkty położone w pobliżu miejsc, gdzie główny bieg toru

wodnego krzyżował się z innymi kanałami (Parnicą, Duńczycą). Zjawisko to można wiązać z tendencją ryb do aktywnego przemieszczania się w celu zdobycia pokarmu lub łatwiejszą możliwością zmiany miejsca w przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków, np. silnego falowania.

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

Herpetofauna

W wyniku inwentaryzacji przyrodniczej zleconej przez inwestora na potrzeby ROŚ¹, na obszarze Planu stwierdzono na wyspie Dębnie, Wyspie Ostrów Grabowski oraz na wyspie Wielka Kępa cenne stanowiska chronionych gatunków płazów: żaba trawna, żaba wodna, żaba jeziorowa. W sąsiedztwie obszaru Planu stwierdzono również na stanowiskach rozproszonych dwa chronione gatunki gadów: jaszczurka zwinka, zaskroniec.

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

Teriofauna

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

Ptaki

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przeprowadzonej w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” w bezpośrednim sąsiedztwie granic Planu stwierdzono występowanie następujących gatunków ptaków: bączek *Ixobrychus minutus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, bogatka *Parus major*, brodziec piskliwy *Actitis hypoleucos*, brzęczka *Lacustella luscinioides*, cyraneczka *Anas crecca*, cyranka *Spatula querquedula*, czajka *Vanellus vanellus*, czarnogłówka *Poecile montanus*, czernica *Aythya fuligula*, dzięcioł duży *Dendrocopos major*, dzięcioł zielony *Picus viridis*, dzięciołek *Dendrocopos minor*, dzwonek *Chloris chloris*, gągoł *Bucephala clangula*, gęgawa *Anser anser*, głowienka *Aythya ferina*, kania ruda *Milvus milvus*, kapturka *Sylvia articapilla*, kokoszka *Gallinula chloropus*, kos *Turdus merula*, krakwa *Mareca strepera*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, kulczyk *Serinus serinus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, łozówka *Acrocephalus palustris*, łyska *Fulica atra*, modraszka *Cyanistes caeruleus*, mówniówka żałobna *Ficedula hypoleuca*, nurogęs *Mergus merganser*, ohar *Tadorna tadorna*, Pętlacz ogrodowy *Certhia brachydactyla*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, piecuszek *Phylloscopus trochilus*, piegża *Sylvia curruca*, pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, płaskonos *Spatula clypeata*, pliszka siwa *Motacilla alba*, podróżniczek *Luscinia svecica*, potrzos *Schoeniclus schoeniclus*, Raniuszek

¹ Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt: Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m. opracowanie podsumowujące inwentaryzację przyrodniczą przeprowadzoną na potrzeby raportu oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko.

Aegithalos caudatus, rudzik *Erithacus rubecula*, słowik szary *Luscinia luscinia*, śpiewak *Turdus philomelos*, strumieniówka *Locustella fluviatilis*, strzyżyk *Troglodytes troglodytes*, szpak *Strunus vulgaris*, trzciniak *Acrocephalus arundinaceus*, trzcinniczek *Acrocephalus scirpaceus*, zaganiacz *Hippolais icterina*, zięba *Fringilla coelebs*, zimorodek *Alcedo atthis*.

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.

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,

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.

- 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 iorskimi 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 ze Zbiorem Wraków przekazanych przez Wydział Pomiarów Morskich Urzędu Morskiego w Szczecinie, w granicach portu Szczecin brak jest takich obiektów.

4.2. Istniejące formy ochrony przyrody

Obszary Natura 2000

Wszystkie obszary specjalnej ochrony ptaków (OSOP) w Polsce wyznaczone zostały rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r. Nr 25, poz. 133, z późn. zm.). Celem ich powołania jest ochrona populacji dziko występujących gatunków ptaków, utrzymania i zagospodarowanie ich siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi, przywracania zniszczonych biotopów oraz tworzenia biotopów.

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

Fragment południowej części obszaru Planu znajduje się w granicach tego obszaru.

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

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

Plan zadań ochronnych OSOP „Dolina Dolnej Odry” ustanowiony został Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1934).

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

- | | |
|--|--|
| 1. bąk <i>Botaurus stellaris</i> , | 6. trzemielojad <i>Pernis apivorus</i> , |
| 2. czapla biała <i>Egretta alba</i> , | 7. kania czarna <i>Milvus migrans</i> , |
| 3. bocian czarny <i>Ciconia nigra</i> , | 8. kania ruda <i>Milvus milvus</i> , |
| 4. łabędź krzykliwy <i>Cygnus cygnus</i> , | 9. bielik <i>Haliaeetus albicilla</i> , |
| 5. bielaczek <i>Mergus albellus</i> , | |

- | | |
|--|--|
| 10. błotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i> , | 19. czajka <i>Vanellus vanellus</i> , |
| 11. błotniak łąkowy <i>Circus pygargus</i> , | 20. batalion <i>Philomachus pugnax</i> , |
| 12. rybołów <i>Pandion haliaetus</i> , | 21. brodziec leśny <i>Tringa glareola</i> , |
| 13. sokół wędrowny <i>Falco peregrinus</i> , | 22. mewa czarnogłowa <i>Larus melanocephalus</i> |
| 14. kropiatka <i>Porzana porzana</i> . | 23. mewa mała <i>Hydrocoloeus minutus</i> , |
| 15. zielonka <i>porzana parva</i> , | 24. rybitwa rzeczna <i>Sterna hirundo</i> , |
| 16. derkacz <i>Crex crex</i> , | 25. rybitwa białoczelną <i>Sterna albifrons</i> , |
| 17. żuraw <i>Grus grus</i> , | 26. rybitwa czarna <i>Chlidonias Niger stralegus</i> , |
| 18. ostrygojad <i>Haemetopus stralegus</i> , | |

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

Południowa granica Planu znajduje się około 1 km od obszaru Dolna Odra.

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

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

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

- siedliska przyrodnicze:

1. 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus, Agrostis*),
 2. 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic (*Charactria spp.*),
 3. 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaea, Potamogeton*,
 4. 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculus fluitans*),
 5. 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubrum* p.p. i *Bidens* p.p.,
 6. 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genista, Pinguicula Callunetum, Calluno-Arctostaphylos*),
 7. 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koeleria glauca*) (6120),
 8. murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometum* i ciepłolubne murawy z *Asplenium septentrionale Festuca pallens*),
 9. 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinia*),
 10. 6430 ziołorośla górskie (*Adenostyles alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvulalia sepium*),
 11. 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherum elatior*),
 12. 6440 łąki selernicowe (*Cnidium dubium*),
 13. 9110 kwaśne buczyny (*Luzula-Fagetum*),
 14. 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagetum, Galio odorati-Fagetum*),
 15. 9160 grąd subatlantycki (*Stellaria-Carpinetum*)
 16. 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum*),
 17. 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robur-petraeae*),
 18. 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinium uliginosum Betuletum pubescentis, Vaccinium uliginosum Pinetum, Pinus mugo-Sphagnetum, Sphagnum girgensohnii-Piceetum*) i brzoźwososnowe bagienne lasy borealne,
 19. 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnus glutinosa-incanae*) i olsy źródliskowe,
 20. 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowojesionowe (*Ficaria-Ulmetum*),
 21. 9110 ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*).
- zwierzęta:
 1. nocek łydki *Myotis dasycneme*,
 2. nocek duży *Myotis myotis*,
 3. bóbr europejski *Castor fiber*,
 4. wydra *Lutra lutra*,

5. wilk *Canis lupus*,
6. traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*,
7. kumak nizinny *Bombina bombina*,
8. kiełb białopłetwy *Gobio albipinnatus*,
9. boleń *Aspius aspius*,
10. koza *Cobitis taenia*,
11. jelonek rogacz *Lucanus cervus*,
12. pachnica dębowa *Osmoderma eremita* (*Osmoderma barnabita*),
13. kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*,
14. zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*.

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

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

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

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

- siedliska przyrodnicze:
 1. 1130 estuaria,
 2. 1150 laguny przybrzeżne,
 3. 1230 klify na wybrzeżu Bałtyku,
 4. 1310 śródlądowe błotniste solniska z solirodkiem (*Solicornion ramosissimae*),

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

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

Zespoły przyrodniczo krajobrazowe

Zespół Przyrodniczo Krajobrazowy „Dębina”

Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Dębina” obejmuje wyspę „Dębina”, oddzielającą Odrę od jeziora Dąbie. Znajduje się w sąsiedztwie obszaru Planu. Powołany został w celu ochrony cennego ekosystemu, mającego szczególne znaczenie dla ochrony rzadkich gatunków roślin oraz ginących i zagrożonych wyginięciem gatunków ptaków drapieżnych, dla których wyspa jest lęgowiskiem (Dz. U. Woj. Zachodniopom. 2002, nr 52, poz. 1127) zmieniony Rozporządzeniem nr 22/2003 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 15 grudnia 2003 r. (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2003 r. Nr 128, poz. 2453).

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

Zespół Przyrodniczo Krajobrazowy „Zaleskie Łęgi” około 0,5 km na południe od granic Planu. Obszar położony w Dolinie Odry o powierzchni 71,58 ha. Powołany został rozporządzeniem Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 15 lutego 2001 r. (Dz. Urz. z 2001 r. Nr 6, poz. 76). Celem powołania jest ochrona cennego ekosystemu lasów bagiennych, mającego szczególne znaczenie dla zachowania i ochrony rzadkich gatunków roślin i zwierząt.

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 „Babińskie Zbocza I”

Celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych muraw i zarośli porastających bardzo urozmaicone krajobrazowo zbocza doliny Odry. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry. Nie stwierdzono bezpośrednich zagrożeń. Zalecenia konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

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

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry, kompleks łąk, łąk, źródeł ze skrzypem olbrzymim.

Nie stwierdzono bezpośrednich zagrożeń. Zalecenia konserwatorskie: chronić proces sukcesji zbiorowisk leśnych.

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

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako przeciętny.

Zagrożenie stanowi sukcesja trzcinika, trzciny, osiki. Zalecenia konserwatorskie: wykaszanie wychodnie i zbocza z roślinnością trawiastą.

Użytek ekologiczny „Kacze, Mewia Wyspa i Żurawi Ostrów”

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

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

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

Użytek ekologiczny „Wielka Kępa, Mieleńska Łąka, Sadlińskie Łąki”

Celem ochrony jest ochrona wysp położonych w dolinie Regalicy będące miejscem rozrodu płazów, gadów i ptaków. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry, wyspa pokryta szuwarami i łągami. Brak jest bezpośrednich zagrożeń. Wskazanie konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Leśne Wzgórze” (odległość 150 m) – celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych kompleksu leśnego na urozmaiconym krajobrazowo terenie. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry. Zagrożeniem jest wydeptywanie. Zalecenie konserwatorskie: zachowywać 5% wydzieleń nienaruszonych przy zabiegach, dostosowywać skład odnowień do roślinności potencjalnej.

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

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry. Nie stwierdzono zagrożeń.

Zalecenia konserwatorskie: zachowanie stanu obecnego, ograniczenie i miejscami wykluczenie hodowli drzewostanów.

Rezerwat przyrody „Dębina i Czarnoleka”

Celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych ekosystemów o cechach naturalnych, regenerujących się na obszarach aluwialnych w dolinie Odry. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Wskazania konserwatorskie: brak bezpośrednich, dawniej wprowadzenie plantacji topoli kanadyjskich.

5. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych

5.1. Zarząd nad Portem Morskim w Szczecinie

Właścicielem terenów portowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP (Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście) są, w myśl ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach 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.

³ Dz.U. z 2017 r. poz. 1933

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:

- 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.”

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 by dopłynąć do Szczecina, muszą przepłynąć przez port w Świnoujściu. Oba porty są zarządzane przez spółkę użyteczności publicznej – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu tworzą uniwersalny kompleks portowy (jeden z największych na Bałtyku), który odgrywa jedną z głównych ról w polskiej gospodarce morskiej. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu leżą na najkrótszej trasie przebiegającej ze Skandynawii

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

do Europy Środkowej i Południowej i stanowią integralne ogniwa międzynarodowego korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk.

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

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

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

Na terenie portu funkcjonują różne struktury od przemysłowych (rejon nabrzeży: Fosfatowe, Arsenał, Wulkan, Odra Nowe i wyspy Gryfii), przeładunkowo-składowych (rejon nabrzeży Snop I i II, Huk) i usługowych (rejon nabrzeży: Gocławskie, Mak, Cał, Warsztatowe) do związanych z rybołówstwem (teren z basenem przy ul. Łowieckiej), administracją (rejon nabrzeży Urzędu Morskiego w Szczecinie przy ul. Światowida), szkolnictwem (teren Akademii Morskiej w Szczecinie w sąsiedztwie Basenu Młyńskiego przy nabrzeżu Drab) oraz obsługą statków pasażerskich (nabrzeża: Bulwar Chrobrego, Pasażerskie i Wieleckie) i jednostek sportowych (Basen Żeglarski, Wyspa Grodzka, okresowo nabrzeże Pasażerskie)⁵.

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

Dwa główne cele strategiczne rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu⁶:

- 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.⁷

⁵ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin (s. 41).

⁶ <http://www.port.szczecin.pl/pl/spolka/strategia-i-rozw%C3%B3j/strategia>

⁷ Ibidem.

- 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. Gazoportu,
- inwestycje drogowe – lokalne m.in. przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza w Szczecinie, przebudowa i rozbudowa układu drogowego w Świnoujściu – krajowe i międzynarodowe ukończenie budowy i modernizacji drogi DK/S3,
- modernizacja linii kolejowych E59 i C-E59, modernizacja i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do portu w ciągu linii kolejowej 401 Szczecin Dąbie-Świnoujście Port,
- modernizacja Odrzańskiego Systemu Wodnego wraz z likwidacją barier utrudniających rozwój żeglugi śródlądowej,
- realizacja projektu połączenia Odry z Dunajem,
- rewitalizacja terenów obu portów wykorzystywanych na cele gospodarcze, jak również działania prorozwojowe podejmowane na pozostałych terenach portowych.

Strategia rozwoju portów morskich do roku 2027 zakłada inwestycje w zespole portowym Szczecin-Świnoujście, na kwotę blisko 900 mln zł.⁸

5.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej

a) Aktywność rybacka

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

b) Aktywność wędkarska

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

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

⁸ Ibidem.



Ryc. 2. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Szczecinie – obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego

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

5.4. Trasy żeglugi

Podstawowym dokumentem prawnym w dziedzinie prawa morza jest „Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza” (UNCLOS), podpisana 10 grudnia 1982 r. w Montego Bay na Jamajce. Polska ratyfikowała Konwencję 6 listopada 1998 r. na podstawie ustawy z dnia 2 lipca 1998 roku (Dz. U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543, zał.).

Zgodnie z zapisami ww. dokumentu, żegluga po morzach (z wyjątkiem wód wewnętrznych) ma charakter swobodny. Wyjątkiem od tej zasady są rejony ścieśnione, czyli takie, gdzie

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

Na obszarze portu morskiego Szczecin przebiegają szlaki wodne utrzymywane przez Urząd Morski w Szczecinie (infrastruktura zapewniająca dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej) oraz obsługiwane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (infrastruktura portowa w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej).

Tory utrzymywane przez Urząd Morski w Szczecinie to:

– tor wodny Świnoujście – Szczecin o długości 67,35 km. Szlak ten cechuje się następującymi szerokościami na odcinkach prostych:

- od 180 m do 160 m – od km 0 do km 1,8;
- od 160 m do 130 m – od km 1,8 do km 2,1;
- od 130 m do 110 m – od km 2,1 do km 2,7;
- od 110 m do 90 m – od km 2,7 do km 5,5;
- 90 m od km 5,5 do km 67,35

i głębokościach technicznych:

- 14,3 m – od km 0 do km 3,1;
- 13,0 m – od km 3,1 do km 5,28;
- 10,5 m – od km 5,28 do km 67,35,

– tor w Kanale Grabowskim o długości 0,45 km, szerokości 90 m i głębokości 10 m,

– tor na Odrze Zachodniej o długości 90 m i szerokościach na odcinkach: 80 m – od km 0 toru do km 0,329; od 80 m do 100 m – od km 0,329 do km 0,702; od 100 m do 150 m – od km 0,702 do km 0,778; 80 m – od km 0,778 do km 1,993 oraz głębokościach technicznych: 9,7 m – od km 0 do km 0,778; 7,0 m – od km 0,778 do km 1,993,

– tor wodny w Kanale Wietlina (Ciasny Nurt) – fragment o długości 3,15 km, szerokości 470 m i głębokości 4,5 m;

Tory wodne utrzymywane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. to m.in.:

- tor w Kanale Skolwińskim o szerokości 60 m,
- tor na Odrze Zachodniej międzystoczniowej o szerokości 70 m,
- tor w Kanale Dębickim o szerokości 67 m,
- tor w Kanale Grodzkim o szerokości 48-60 m,
- tor w Kanale Przemysłowym o szerokości 50 m,
- tor na rzece Parnicy o szerokości 50 m,
- tor na rzece Parnicy Wschodniej o szerokości 70 m.

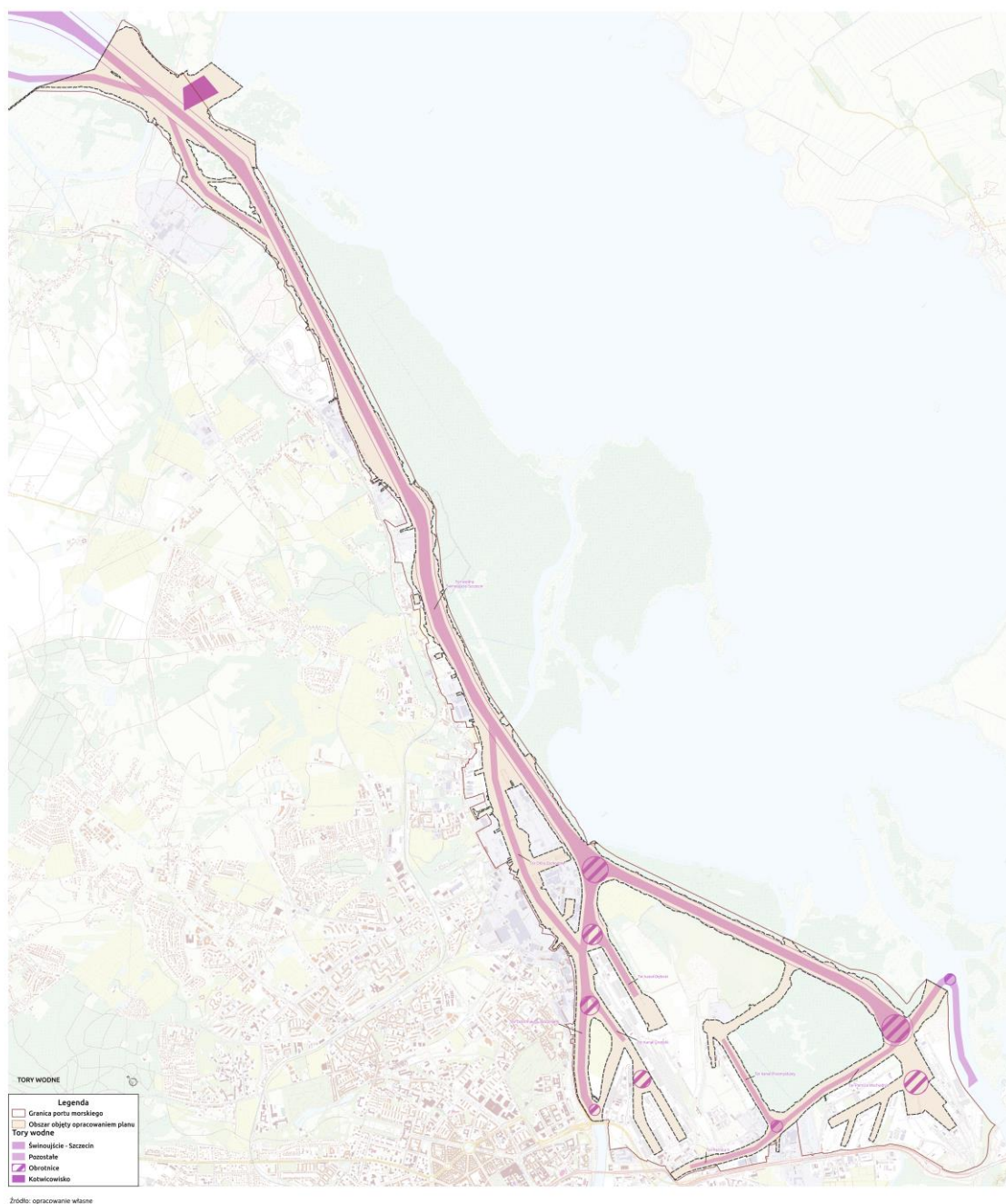
Inne elementy infrastruktury dostępowej do portów (Urząd Morski w Szczecinie):

- obrotnica przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego (obrotnica o średnicy 280 m i głębokości 10,5 m,
- obrotnica w porcie Szczecin – na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego (obrotnica o średnicy 220 m i głębokości 9,7 m),
- kotwiczowisko „Inoujście” o powierzchni 0,1 km² i głębokościach od 2,0 do 13,5 m.

Inne elementy infrastruktury portowej (Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.):

- obrotnica w Kanale Grodzkim – średnica 260 m,
- obrotnica na Przekopie Mieleńskim,
- obrotnica na rzece Parnica – średnica 120 m.

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



Ryc. 3. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie.

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

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 Szczecin 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.

Elementy oznakowania toru wodnego Świnoujście – Szczecin, zlokalizowane na obszarze portu morskiego w Szczecinie i/lub mające znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi na obszarze portu, to⁹:

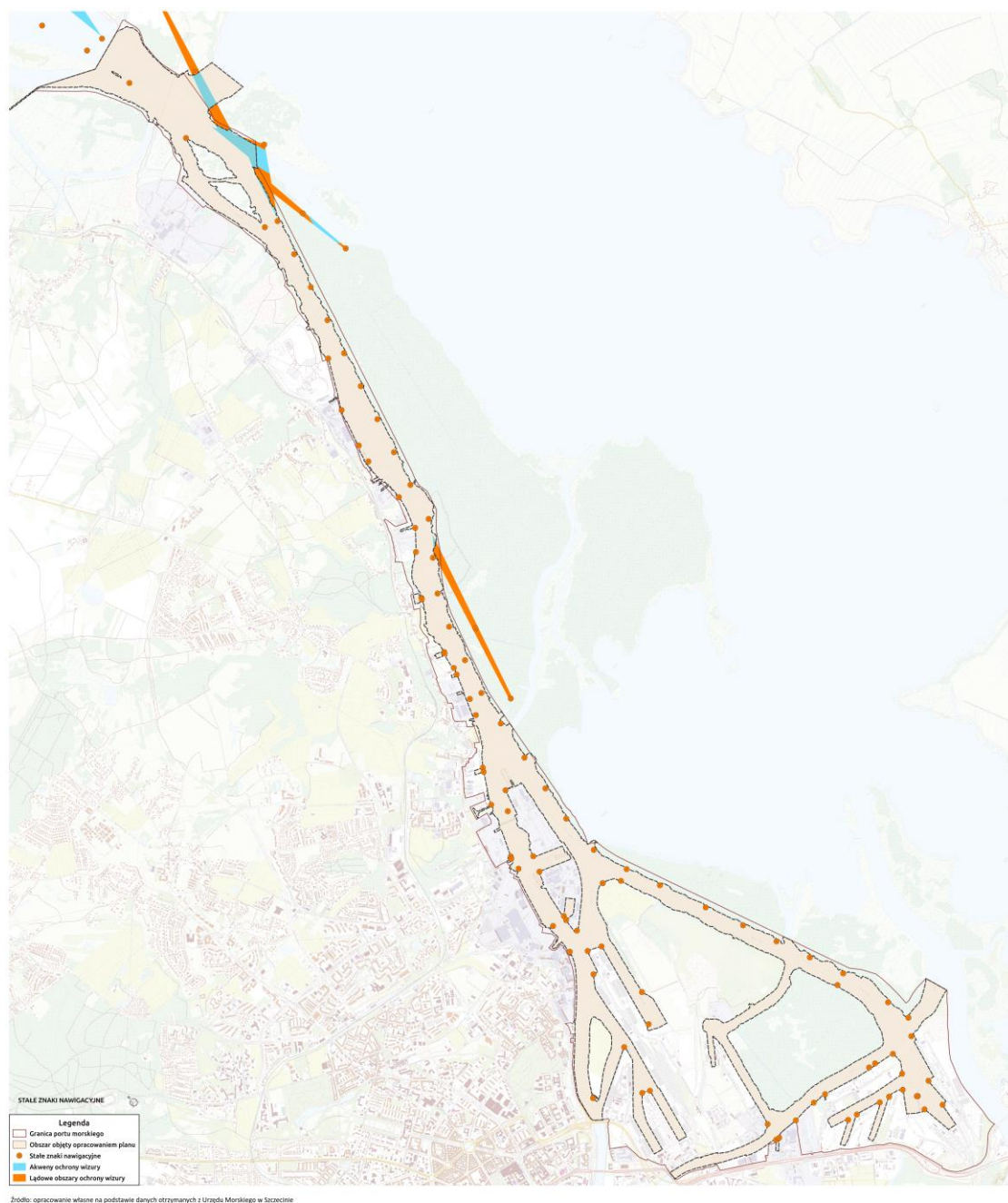
- stawy świetlne nabieżników: Łąki, Bykowo, Ina S, Święta – 8 staw,
- światła sektorowe Babina, na N cyplu wyspy Ostrów Grabowski – 2 stawy,
- dalby świetlne systemu bocznego: od nr 48 do nr 102 – 31 sztuk,
- dalby świetlne kardynalne: na S od Wyspy Rybi Ostrów, na N od wyspy Żurawiej, na S od wyspy Żurawiej – 3 sztuki,
- pławy świetlne nr 45, 46, 101, 103 – 4 sztuki.

Inne elementy oznakowania nawigacyjnego na obszarze portu Szczecin to:

- pławy nieświecące w Kanale Skolwińskim – 5 sztuk,
- pławy nieświecące oznakowujące kotwiczowisko Iński Nurt – 4 sztuki,
- pławy świetlne w Kanale Przemysłowym – 2 sztuki,

⁹ Na podstawie danych otrzymanych z Wydziału Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Ryc. 6. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.



Ryc. 6. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.

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

Dla rozwoju przedmiotowego portu morskiego w Szczecinie, (jak również portu morskiego w Świnoujściu 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 Świnoujście – Szczecin, prowadzącego ze Świnoujścia przez Zalew Szczeciński i Odrę do Szczecina (z odgałęzieniem do portu w Policach);
- 2) 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 Mielński – Etap II, strona wschodnia i zachodnia, zrealizowanego w ramach POIiŚ 2007–2013;
- 3) modernizacja i utrzymanie pól refulacyjnych służących do odkładu urobku z prac pogłębiarskich;
- 4) 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

W sąsiedztwie opracowania występują dwa pola składowania urobku: Dębina oraz Ostrów Grabowski.

Pole refulacyjne Dębina utrzymywane jest przez Urząd Morski w Szczecinie ma powierzchnię 31,38 ha i zlokalizowane jest na km 59,3 – 60,3 toru wodnego Świnoujście – Szczecin.

Pole refulacyjne na Wyspie Ostrów Grabowski utrzymywane jest przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

W ramach prowadzonych przez ZPMSiŚ prac inwestycyjnych związanych z poprawą dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego i Basenu Kaszubskiego przewidziano budowę nowego pola odkładu na wyspie Ostrów Mieleński oraz budowę nowych wraz z rozbudową istniejących pól refulacyjnych na Ostrowie Grabowskim. Szacowany bilans urobku z prac czerpalnych w tych akwenach oscyluje na poziomie 2 mln m³.

5.6. Infrastruktura portowa

W porcie Szczecin znajdują się następujące nabrzeża, pirsy i stanowiska cumownicze:

Rzeka Odra (od północnej granicy portu do Przekopu Mieleńskiego)

	Nazwa nabrzeża	długość w [m]	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
1	Nabrzeże Fant	301	3025	2/10, 2/11, 2/12	przeładunkowo-stoczniowe
2	Nabrzeże Huty	421	3025	7/11	przeładunkowe
3	Nabrzeże Cementowe	143	3025	7/1	przeładunkowe
4	Nabrzeże Fosfatowe	291	3025	8/1	przeładunkowe + umocnienie brzegowe
5	Nabrzeże Fosfatowe - Dalby	200	3025	930 (w rejonie działki lądowej nr 8/1)	Przeładunkowe
6	Nabrzeże Gocławskie	130	3025	15/2	Postojowe + pirsy
7	Nabrzeże Snop N	131	3025	17/6	Przeładunkowe
8	Nabrzeże Snop S	205	3025	17/7, 1/4	Przeładunkowe
9	Nabrzeże Huk	268	3025	933	Przeładunkowe
10	Nabrzeże Żeglarskie	145	3025	20/7, 20/4	wyłączone z eksploatacji
11	Nabrzeże SUM – N	40	3025	1/69	postojowe
12	Nabrzeże SUM – S	35	3025	1/53, 1/66	postojowe
13	Nabrzeże postojowe BON	144	3025	1/66	postojowe
14	Nabrzeże BON	82	3025	1/52, 23/1	postojowe
15	Nabrzeże Mak	196	3025	24	postojowo-remontowe
16	Nabrzeże Jachtowe	265	3025	62, 61	postojowo-remontowe, stanowisko przeładunku konstrukcji stalowych

Rzeka Odra Zachodnia (od odgałęzienia się Przekopu Mieleńskiego do Mostu Długiego)

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
17	Nabrzeże Oko	239	3025	1/63, 27/29, 931/1, 27/31	przeład.- stoczniowe (N) + odcinek południowy
18	Nabrzeże Cał	210	3025	27/31	przeładunkowe
19	Nabrzeże Drab N	70	3025	29	postojowe
20	Nabrzeże Drab S	33	3025	29	wyłączone z eksploatacji

Prognoza Oddziaływania Na Środowisko Ustaleń Projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Morskich Wód Wewnętrznych Port Morski w Szczecinie

21	Nabrzeże Warsztatowe - Dalby	90	3025	930 (w rejonie działek lądowych nr nr 33/2,33/4)	postojowe
22	Nabrzeże Warsztatowe	283	3025	33/4, 33/5, 33/6	postojowe
23	Nabrzeże Wulkan N	151	3020	8/11	stoczniowe
24	Nabrzeże Wulkan S	180	3020	8/11	stoczniowe
25	Nabrzeże Drzetowskie N	180	3020, 3025	8/11 1/46	stoczniowe
26	Nabrzeże Drzetowskie S	124	3020	8/15, 8/17	stoczniowe
27	Nabrzeże Odra Stare	445	3020, 1084	8/18, 1/39	stoczniowe
28	Nabrzeże Odra Nowe	146	3020	8/23	stoczniowe
29	Nabrzeże Arsenał	300	3015	22/2	stoczniowe
30	Nabrzeże Kapitanatu	124	1084	7/1	postojowe
31	Nabrzeże Pasażerskie	378	1084	10/3, 10/6	postojowe
32	Nabrzeże Bulwar Chrobrego	347	1084	10/6, 10/7	postojowe
33	Nabrzeże Wieleckie	235	1084	10/8, 10/9	postojowe

Wyspa Ostrów Brdowski (Wyspa Okrętowa) i Wyspa Gryfia

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
34	Nabrzeże Pirs doku nr 5	79	3025	30/4	przeładunkowo-stoczniowe
35	Nabrzeże Mazowieckie	199	3025	30/4	Przeładunkowe
	Mazowieckie Pirs	145	3025	30/4	przeładunkowe, stanowisko lo-lo.
36	Nabrzeże Łańcuchowe	94	3025	30/4	przeładunkowo-stoczniowe
37	Nabrzeże Kaszubskie	333	3025	30/4	przeładunkowo-stoczniowe
38	Nabrzeże Przydokowe	198	3025	40/4	stoczniowe
39	Nabrzeże Gdańskie	377	3025	40/4	stoczniowe
40	Nabrzeże Gdyńskie N	122	3025	40/4	stoczniowe
41	Nabrzeże Gdyńskie S	345	3025	40/4	stoczniowe
42	Nabrzeże Kieleckie	172	3025	40/4, 40/8	stoczniowe
43	Nabrzeże Radomskie	100	3025	40/8	stoczniowe
44	Nabrzeże Warszawskie	267	3025	40/2, 40/8	stoczniowe
45	Nabrzeże Wrocławskie	165	3025	40/2	stoczniowe/stacja prób
46	Nabrzeże Krakowskie	43	3025	40/2	stoczniowe
47	Nabrzeże Gnieźnieńskie	995	3025	40/2, 40/8, 40/7, 40/6, 40/4	stoczniowe

Półwysep Ewa

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
48	Nabrzeże Polskie	260	1084	3/16	przeładunkowe
49	Nabrzeże Angielskie	165	1084	3/16	przeładunkowe

50	Nabrzeże Belgijskie	240	1084	3/16	przeładunkowe
51	Nabrzeże Holenderskie	162	1084	3/16	przeładunkowe
52	Nabrzeże Luksemburskie	54	1084	3/16	postojowe
53	Nabrzeże Zbożowe	255	1084	3/16, 95/7	przeładunkowe
54	Nabrzeże Niemieckie	163	1084	95/7, 3/16, 95/8, 3/15	postojowe -przeładunkowe
55	Nabrzeże Słowackie	595	1084	95/8, 3/16	przeładunkowe
56	Nabrzeże Czeskie	452	1084	3/16	przeładunkowe N, postojowe S pomost ro-ro
57	Nabrzeże Spółdzielcze	224	1084	15/1, 95/3	postojowo- przeładunkowe /rampa Ro-Ro
58	Nabrzeże Fińskie	310	1084	1/45, 1/47, 4/12	przeładunkowe

Duńczyca Zachodnia

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
59	Nabrzeże Starówka	830	1084	12/6, 12/21, 12/17, 12/2	Przeładunkowe/postojowe

Szczecin Port Centralny (Łasztownia)

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
60	Nabrzeże Węgierskie	611	1084	3/16	przeładunkowe
61	Nabrzeże Rumuńskie	600	1084	3/9	przeładunkowe
62	Nabrzeże Egipskie	100	1084	3/9	postojowe
63	Nabrzeże Greckie	627	1084	3/7	postojowo-przeładunkowe
64	Nabrzeże Albańskie	89	1084	3/7	przeładunkowe
65	Nabrzeże Jugosłowiańskie	95	1084	3/7	przeładunkowe
66	Nabrzeże Kubańskie	220	1084	3/4	brzeg nieumocniony/częściowo umocniony
67	Nabrzeże Rosyjskie	348	1084	3/4	przeładunkowe
68	Nabrzeże Tureckie	99	1084	3/11	postojowe
69	Nabrzeże Bułgarskie	1252	1084	13/2, 98/4, 98/3, 12/2	przeładunkowo-remontowe

Przekop Mieleński

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
70	Nabrzeże Plaża Mieleńska	125	1084	5/4	postojowe

Port przeładunków masowych

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
71	Nabrzeże Zabrzańskie	80	1084	49/14	umocnienie brzegowe

Prognoza Oddziaływania Na Środowisko Ustaleń Projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Morskich Wód Wewnętrznych Port Morski w Szczecinie

72	Nabrzeże Katowickie - Dalby	63	1084	95/10 (w rejonie działki lądowej nr 49/14)	przeładunkowe
73	Nabrzeże Katowickie-Uskok	31	1084	49/14	postojowe
74	Nabrzeże Katowickie	440	1084	49/14	przeładunkowe
75	Nabrzeże Chorzowskie-Uskok	75	1084	49/13, 49/14, 95/9	przeładunkowe – rampa Ro-Ro
76	Nabrzeże Chorzowskie	295	1084	95/9, 49/14	przeładunkowe
77	Nabrzeże Gliwickie-Uskok	57	1084	49/14	postojowe
78	Nabrzeże Gliwickie	261	1084	49/14	przeładunkowe
79	Nabrzeże Południowe	95	1084	49/14	postojowe
80	Nabrzeże Bytomskie	343	1084	49/14	przeładunkowe
81	Nabrzeże Bytomskie-Uskok	33	1084	49/14	postojowe
82	Nabrzeże Pirs E	188	1084	95/10 (w rejonie działki lądowej nr 49/14)	przeładunkowe
83	Nabrzeże Pirs W	188	1084	95/10 (w rejonie działki lądowej nr 49/14)	przeładunkowe
84	Nabrzeże Czołowe	151	1084	49/14	umocnienie brzegowe
85	Nabrzeże Wałbrzyskie	265	1084	49/14	przeładunkowe
86	Nabrzeże Rybnickie	150	1084	49/14	umocnienie brzegowe
87	Nabrzeże Bydgoskie	530	1084	1/23, 1/24, 1/25, 54/1, 54/7, 49/5	przeładunkowe + umocnienie brzegowe
88	Nabrzeże Toruńskie	61	1084	50/12	umocnienie brzegowe
89	Nabrzeże Poznańskie	298	1084	50/12, 52/1	przeładunkowe + umocnienie brzegowe
90	Nabrzeże Górnośląskie	282	1084	50/12	przeładunkowe
91	Nabrzeże Drawskie	364	1084	50/12	postojowe + umocnienie brzegowe
92	Nabrzeże Gorzowskie	52	1084	50/12	postojowe
93	Nabrzeże Noteckie	283	1084	50/12	przeładunkowe/częściowo wyłączone z eksploatacji
94	Nabrzeże Dolnośląskie	185	1084	50/12	umocnienie brzegowe
95	Nabrzeże Opolskie	95	1084	50/12	umocnienie brzegowe
96	Nabrzeże Koksochemii	359	1084	63, 47/3, 47/2, 47/1	wyłączone z eksploatacji
97	Nabrzeże Sosnowieckie	336	1084	51/1, 1/19	umocnienie brzegowe
98	Nabrzeże CPN-1	387	1084	1/19, 48/1	umocnienie brzegowe
99	Przystań dalbowa CPN-1				Przystań zdemontowana

Rzeka Parnica wraz z Kanałem Przemysłowym i Duńczęcą środkową

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
100	Nabrzeże CPN-2	473	1084	48/1	umocnienie brzegowe
101	Przystań dalbowa CPN-2	81	1084	95/10 (w rejonie działki lądowej nr 1/18)	przeładunkowe
102	Nabrzeże CPN-4	192	1084	48/1	postojowe

103	Przystań dalbowa CPN-4				Przystań zdemontowana
104	Nabrzeże Parnica	320	1084	45/1	Przeładunkowe + umocnienie brzegowe
105	Nabrzeże CPN-3	274	1084	61	postojowe
106	Stanowisko dalbowe CPN-3	74	1084	95/10 (w rejonie działki lądowej nr 61)	przeładunkowe
107	Nabrzeże Elektrowni	278	1093	3/1	postojowe
108	Nabrzeże Na Cyplu	95	1084	41/2, 104	postojowe
109	Nabrzeże Remontowe	395	1084	1/4, 102/1	stoczniowe
110	Nabrzeże Bulwar Śląski S	112	1084	28/6	postojowe
			1090	2/2	
111	Nabrzeże Bulwar Śląski N	232	1084	27/4	postojowy
112	Nabrzeże Almex	147	1084	31/4, 31/2	przeładunkowe
113	Nabrzeże Remstat	140	1084	33	przeładunkowe
114	Nabrzeże Farblak	294	1084	35/3, 1/42, 1/43	przeładunkowe
115	Nabrzeże Przemysłowe	150	1084	37/4	przeładunkowe
116	Nabrzeże PRCiP	242	1084	21/36, 21/37	postojowo-przeładunkowo-remontowe

Duńczyca Środkowa

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
117	Nabrzeże Ciche	255	1084	21/15, 21/14	postojowo-remontowe
118	Przystań dalbowa Oczyszczalni	44	1084	95/10 (w rejonie działki lądowej nr 4/8)	przeładunkowe

Parnica wschodnia i Regalica

	Nazwa nabrzeża	długość w m	obręb ewidencyjny	nr działki	przeznaczenie nabrzeża
119	Nabrzeże Dąbrowieckie	500	1084	49/14 (w rejonie działki wodnej nr 95/10)	brzeg nieumocniony
120	Nabrzeże Kujawskie	900	1084	49/14 (w rejonie działki wodnej nr 1/2, obr. 1116)	brzeg nieumocniony
121	Nabrzeże Regalica	270	1084	49/14 (w rejonie działki wodnej nr 1/2, obr. 1116)	Przeładunkowe + 2 x 30 m umocnienia brzegowe

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

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

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

Ryc. 6. Długość nabrzeży w Porcie Szczecin na tle pozostałych portów.

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

Centrum portu szczecińskiego, z obszarami zagospodarowanymi najintensywniej na cele przeładunkowo-składowe i nielicznymi enklawami przemysłu portowego, znajduje się na Łasztowni (rejon basenów Wschodniego i Zachodniego oraz kanałów Grodzkiego i Dębickiego) oraz wokół Basenu Górniczego aż do Regalicy. Z obszarami tymi sąsiadują tereny rozwojowe portu. Centrum portu handlowego wraz z terenami rozwojowymi objęte jest w całości granicami portu morskiego w Szczecinie¹⁰.

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

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

- ograniczenie możliwości pomijania prawa pierwokupu podmiotów zarządzających (np. sprzedaż części przedsiębiorstwa w formie spółki, łącznie z prawem własności terenów zlokalizowanych w granicach portów; licytacje komornicze);

¹⁰ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin (s. 43).

- wprowadzenie ustawowych zapisów o obligatoryjnym uzgadnianiu, z podmiotami zarządzającymi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, polityki przestrzennej dla obszarów w granicach portów morskich;
- uznanie inwestycji infrastrukturalnych podmiotów zarządzających portami, w granicach portów, za inwestycje celu publicznego i umożliwienie im skorzystania z procedury wyłączenia (analogicznie, jak dla portów lotniczych);
- umożliwienie podmiotom zarządzającym infrastrukturą portową pozyskania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym, w celu integracji portu z zapleczem.

11

5.6.1. DB Port Szczecin Sp. z o.o.

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

- Terminal kontenerowy.

Parametry terminala i sprzęt przeładunkowy¹²:

- roczna zdolność przeładunkowa 120 000 TEU;
- place składowe o pojemności 4000 TEU;
- 3 nabrzeża dedykowane obsłudze feederów o łącznej długości ponad 1000 m;
- 2 rampy ro- ro;
- maksymalne zanurzenie statków 9,15 m;
- 157 przyłączy elektrycznych dla kontenerów chłodzonych;
- 2 suwnice nabrzeżowe STS;
- 2 żurawie portowe Gottwald o dźwigu do 100 ton;
- 4 suwnice placowe typu RTG;
- 3 reachstackery;
- 22 zestawy ciągnik + trailer;
- kilkadziesiąt sztuk portowego sprzętu wolnobieżnego.

Oferta terminala:

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

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

¹² https://portszczecin.deutschebahn.com/dbportszczecin-pl/Terminal_kontenerowy/Specyfikacja.html



Ryc. 7. Terminal kontenerowy.

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

➤ Terminal drobnicowy.

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

Sprzęt¹³:

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

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

Powyższym ładunkom dedykowane są następujące nabrzeża¹⁴:

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

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

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



Ryc. 8. Nabrzeża terminalu drobnicowego.

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

5.6.2. Bulk Cargo-Port Szczecin Sp. z o.o.

Bulk Cargo-Port Szczecin Sp. z o.o. to uniwersalna spółka przeładunkowo-składowa w porcie szczecińskim, której roczne obroty wynoszą 5-7 mln ton. Firma obsługuje następujące grupy ładunkowe:

- węgiel i koks,
- rudy metali,
- inne masowe,
- zboża i pasze,
- drobnica,
- ładunki niebezpieczne.

Bulk Cargo-Port Szczecin działa na 11 nabrzeżach o łącznej długości 3 364 m, zlokalizowanych nad basenami Kaszubskim (Górnicy) i Górnośląskim. Jako największa szczecińska spółka portowa oferuje 500 000 m² powierzchni składowej i 70 000 m² magazynów.

Nabrzeża Bulk cargo:

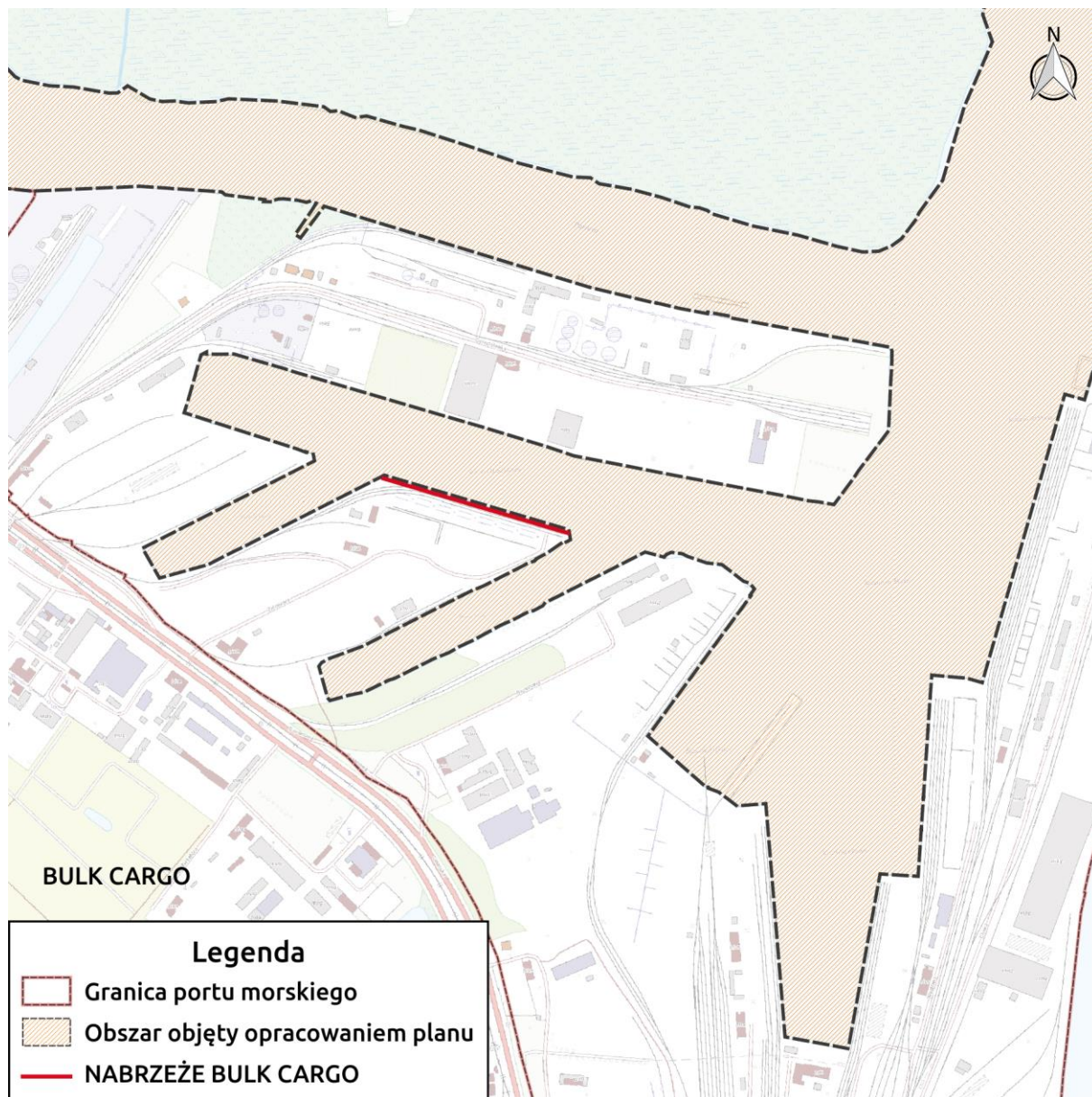
- Katowickie:

- 434 m długości, dopuszczalne zanurzenie 9,15 m,
- Trzy żurawie o udźwigu 16 ton, dwa żurawie o udźwigu 10 ton,
- 6 torów kolejowych;
- Chorzowskie:
 - 290 m długości, dopuszczalne zanurzenie 9,15 m,
 - Trzy żurawie o udźwigu 16 ton, dwa żurawie o udźwigu 10 ton,
 - Rampa ro-ro;
- Gliwickie:
 - 260 m długości, dopuszczalne zanurzenie 9,15 m,
 - Trzy żurawie o udźwigu 16 ton, dwa żurawie o udźwigu 10 ton,
 - 4 tory kolejowe,
 - Możliwość obsługi wagonów samowyładowczych;
- Regalica:
 - 210 m długości, dopuszczalne zanurzenie 6,40 m;
- Bytomskie
 - 343 m długości, dopuszczalne zanurzenie 9,15 m,
 - Dwa żurawie o udźwigu 10 ton, 4 tory kolejowe;
- Pirs:
 - 188 m długości, dopuszczalne zanurzenie 9,15 m,
 - Urządzenia załadownicze do węgla o wydajności 1000t/h,
- Górnśląskie:
 - 282 m długości, dopuszczalne zanurzenie 9,15 m,
 - Trzy żurawie o udźwigu 45, 16 i 10 ton,
 - 3 tory kolejowe;
- Wałbrzyskie:
 - 255 m długości, dopuszczalne zanurzenie 8,60 m,
 - Trzy żurawie o udźwigu 10 ton,
 - 3 tory kolejowe.;
- Parnica:
 - 320 m długości, dopuszczalne zanurzenie 7,40 m,
 - Dwa żurawie o udźwigu 8 ton,
 - 3 tory kolejowe;
- Huk:
 - 268 m długości, dopuszczalne zanurzenie 7,20 m,
 - Dwa żurawie o udźwigu 10 i 8 ton.

Sprzęt mobilny:

- Dźwigi samojezdne 9 sztuk,
- Ładowarki 18 sztuk,
- Spychacze 3 sztuki,
- Taśmociągi mobilne 20 sztuk,

- Układarki 47 sztuk,
- Ciągniki siodłowe 10 sztuk,
- Trailery 22 sztuk.



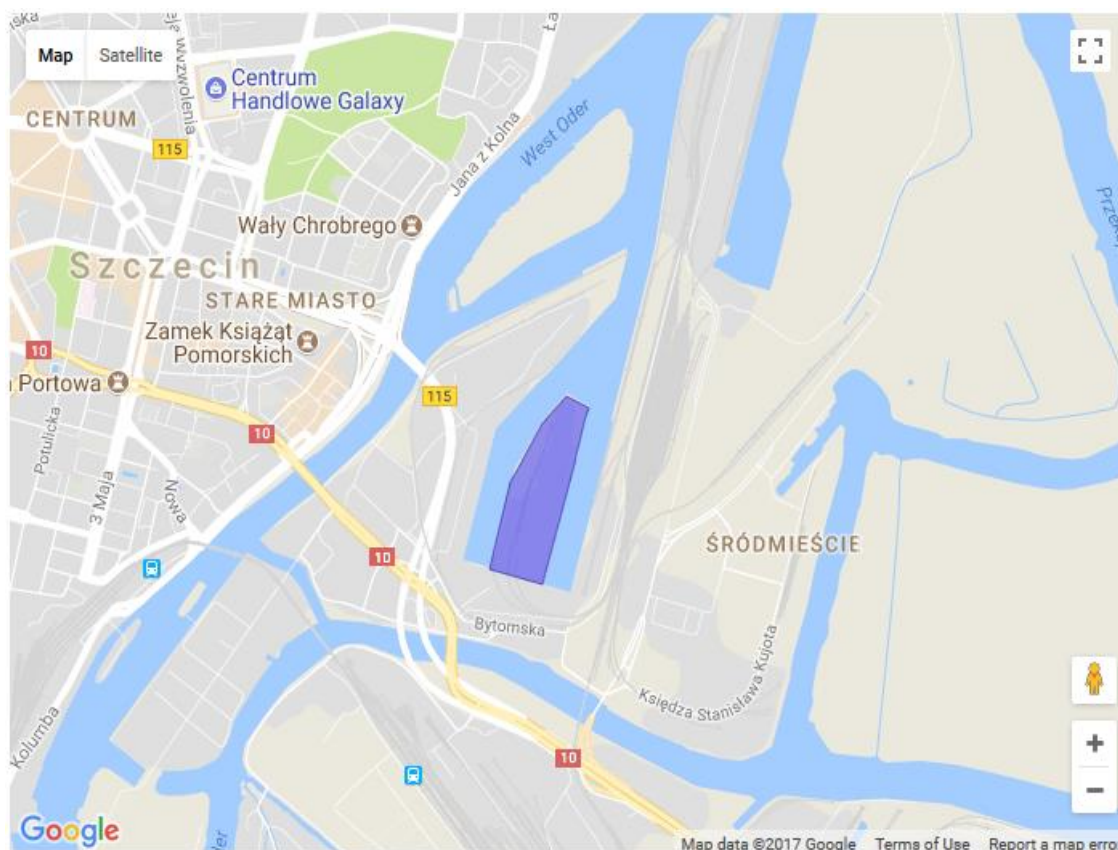
Ryc. 9. Lokalizacja nabrzeży Bulk Cargo.

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

5.6.3. Wolny obszar celny

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

Szczeciński wolny obszar celny zlokalizowany jest w drobnicowym rejonie portu morskiego Szczecin, we wschodniej części Łasztowni. Obszar ten obejmuje tereny o powierzchni 114 705 m² ¹⁵.



Ryc. 10. Szczeciński Wolny Obszar Celny.

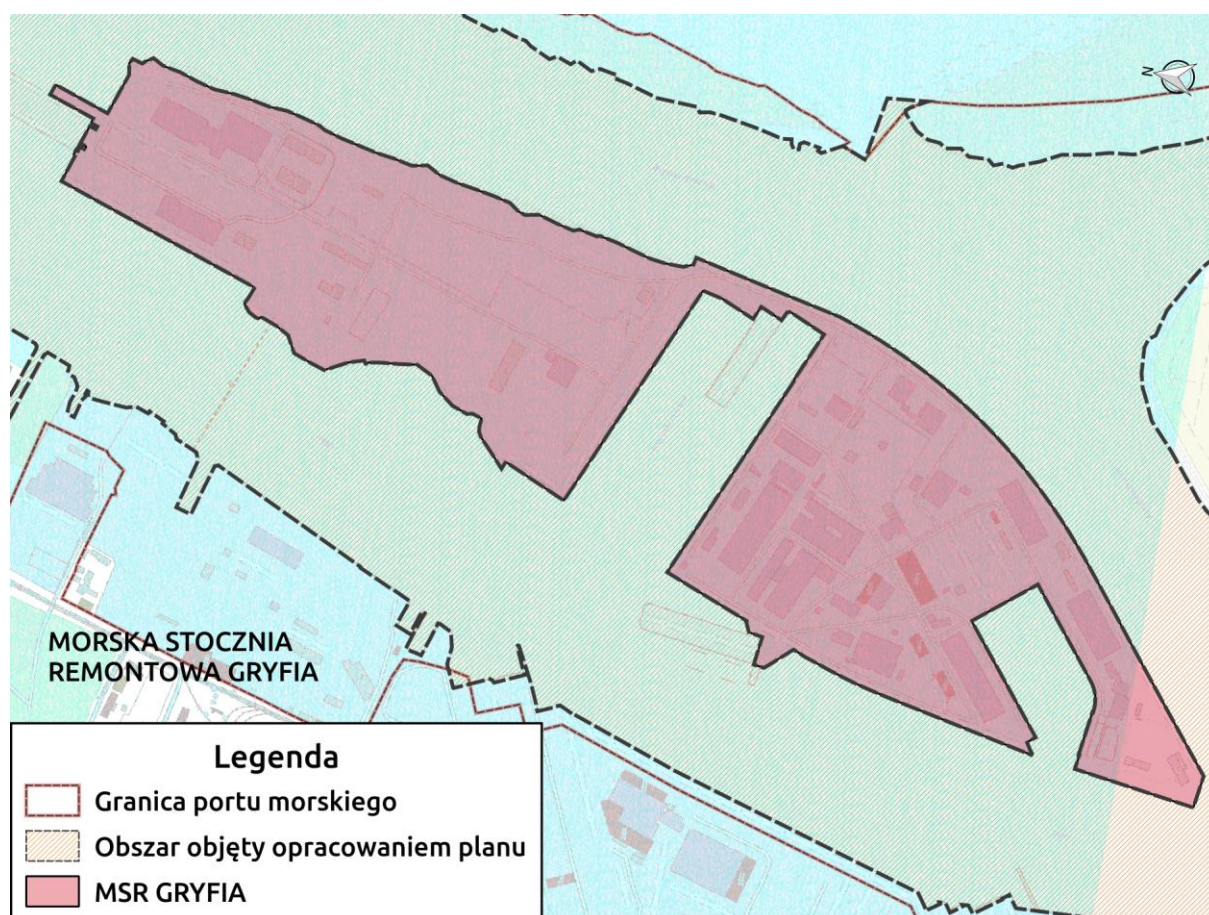
Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Szczecinie

5.6.4. Pozostałe podmioty działające w porcie Szczecin:

– Morska Stocznia Remontowa Gryfia.

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. Początki działalności stoczni w Szczecinie sięgają początku lat pięćdziesiątych XX wieku. Prowadzi działalność w zakresie remontów, przebudowy i budowy nowych jednostek. Od ponad 15 lat zakład prowadzi także produkcję konstrukcji stalowych offshore.

¹⁵ Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 22 maja 2015 r. w sprawie zmiany obszaru wolnego obszaru celnego w Szczecinie, Dz.U. 2015 poz. 792



Ryc. 11. Morska Stocznia Remontowa Gryfia

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

MSR Gryfia S.A. posiada bogate zaplecze techniczne, umożliwiające kompleksowe remonty i przebudowy zarówno dużych statków handlowych, jak i promów pasażerskich oraz specjalistycznych jednostek wielozadaniowych. Centralne położenie stoczni w Europie, bliska odległość od głównych tras komunikacyjnych transportu lądowego i od ważnych linii żeglugowych oraz bogata infrastruktura sprawia, że oba zakłady są dobrym partnerem do prowadzenia remontów jednostek.

Stocznia w Szczecinie jest wszechstronnie i dobrze wyposażonym zakładem oferującym pełną obsługę statków morskich wszelkich typów i wielkości do parametrów włącznie. Usytuowanie Stoczni w porcie, w centrum dynamicznie rozwijającej się strefy przemysłowej oraz bliskość skrzyżowania głównych dróg międzynarodowych stanowią doskonałe miejsce do realizacji wszelkich projektów związanych z gospodarką morską.

SR Gryfia S.A., stocznia w Szczecinie, dysponuje łącznie czterema dokami pływającymi, w tym jednym z najnowszych i największych w Polsce – doki nr 5 o nośności 17 000 ton, który pozwala na dokowanie statków do 40 000 DWT. Ponadto remonty mniejszych statków wykonywane są na trzech pontonach.

Doki:

Lokalizacja	Dok	Wymiary [m]	Zanurzenie [m]	Nośność [t]	Udźwigowanie
Szczecin	Dok pływający nr 5	216,0 x 35,0	8,0	1700	2 x 20t
	Dok pływający nr 1	156,0 x 26,0	7,2	7200	1 x 10 t

					1 x 8 t
	Dok pływający nr 3	137,0 x 21,5	6,2	5500	2 x 7 t
	3 pontony	91,0 x 16,0	5,0	1450	-

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

Nabrzeża:

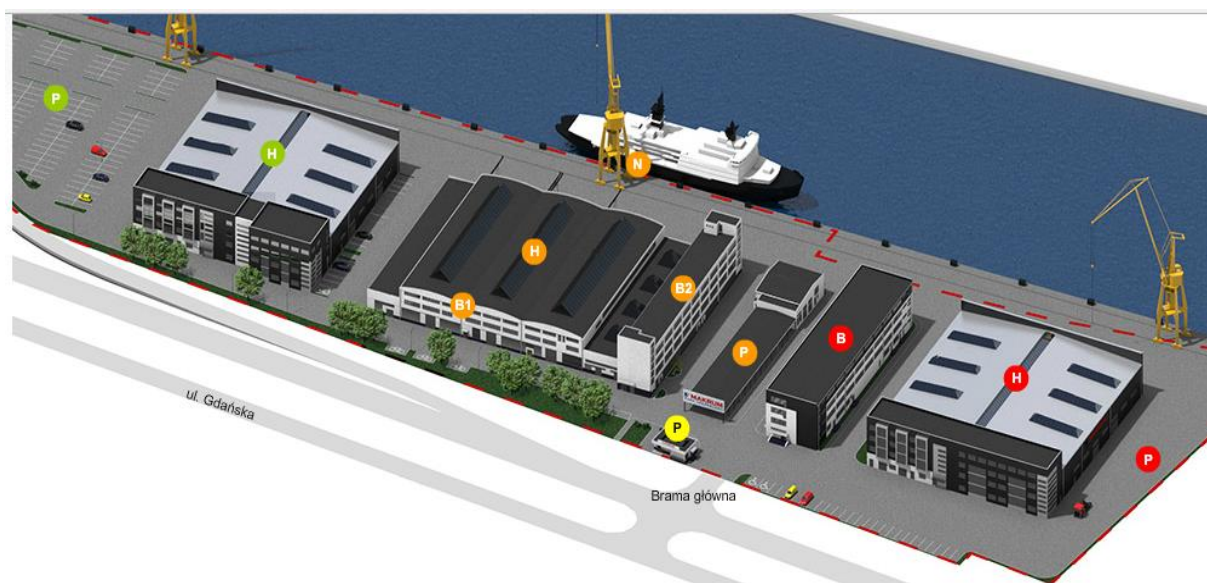
Lokalizacja	Nabrzeże	Długość [m]	Głębokość [m]	Udźwigowanie
Szczecin	Nabrzeże Gdyńskie	467,0	6,4	2 x 8 t
	Nabrzeże Gdańskie	380,0	6,4	1 x 20 t 1 x 7,5 t
	Nabrzeże Gnieźnieńskie	230,0	6,2 – 6,4	4 x 7,5 t
	Nabrzeże Kaszubskie	230,0	6,6	2 x 20 t 1 x 8 t
	Nabrzeże Warszawskie	267,0	1,6 – 4,4	-
	Nabrzeże Kieleckie	172,0	1,6 – 4,4	-
	Nabrzeże Wrocławskie	165,0	6,5 – 7,2	-
	Nabrzeże Radomskie	100,0	1,6 – 4,4	-

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

Spółka poprzez rozbudowę struktur handlowo-technicznych, działając w sektorze konstrukcji stalowych, energetyki morskiej oraz remontów i przebudowy statków, wzmacnia pozycję rynkową z wykorzystaniem lokalnego sektora kooperacyjnego.

Park Technologiczny Stocznia Pomerania oferuje:

- tereny uzbrojone w nowoczesną infrastrukturę
- bezpośrednie połączenie z drogą krajową nr S3 i 10
- doskonały dojazd miejską komunikacją publiczną
- tereny w pobliżu lotniska i portu żegluga
- wsparcie w sprawnej realizacji procedur administracyjnych
- dostęp do metropolitalnego rynku pracy o populacji 850 tysięcy osób



LEGENDA

P - Parkingi i place
H - Hale i magazyny
B - Biurowce

Ryc. 13. Park Technologiczny, Stocznia Pomerania – mapa terenu.

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

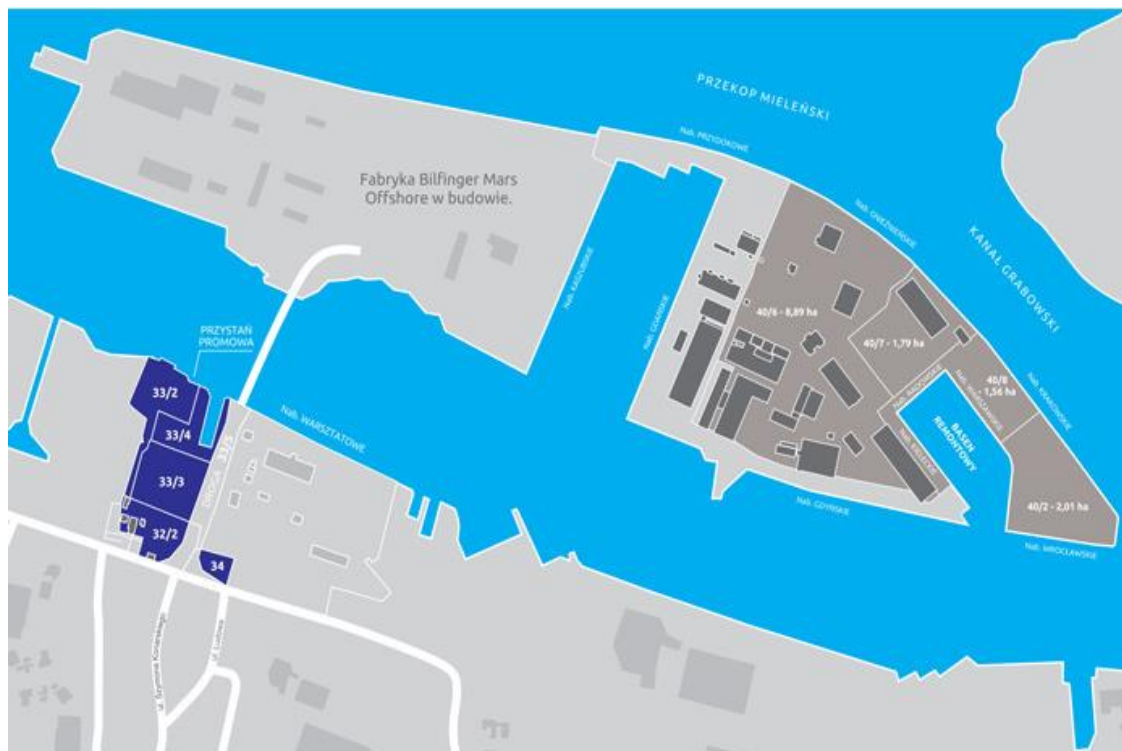
– Mars Finance 1 Sp. z o.o.

Mars Finance 1 Sp. z o.o. została utworzona w sierpniu 2011 roku. Jest to spółka celowa, której misją jest wspieranie działań inwestycyjnych i restrukturyzacyjnych prowadzonych przez MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty (MARS FIZ) zarządzany przez MSTFI S.A. MARS FIZ jest większościowym udziałowcem w Spółce Mars Finance 1. Mars Finance 1 dysponuje 14,26 ha terenu w Szczecinie na Wyspie Gryfia, 2,8 ha w Szczecinie w części portowej oraz 26,29 ha w Świnoujściu.

➤ Szczecin Wyspa Gryfia:

Nieruchomość Mars Finance 1 posiada bardzo dobre połączenie komunikacyjne. W sierpniu 2015 roku została ukończona inwestycja polegająca na wybudowaniu mostu łączącego wyspę z lądem.

Atutem, wpływającym na wzrost atrakcyjności nieruchomości na Wyspie Gryfia należących do Mars Finance 1 Sp. z o.o., jest również projekt realizowany przez Bilfinger Mars Offshore polegający na budowie fabryki fundamentów farm wiatrowych położonej w północnej części Wyspy.



Ryc. 14. Mars Finance 1 Sp. z o.o. – Wyspa Gryfia.

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

W południowej części Wyspy Górnookrętowej znajduje się basen remontowy z umocnionymi nabrzeżami. Teren nieruchomości zabudowany jest halami produkcyjnymi, magazynowymi, biurowymi oraz placami montażowymi i składowymi – wykorzystywanymi do produkcji stoczniowej. Ze względu na specyfikę lokalizacji – położenie w strefie portowej, obszar jest dostosowany do potrzeb przemysłu stoczniowego z własnym dostępem do umocnionych nabrzeży. Są to:

- Budynek magazynowo-biurowy G-10, nr miejski 333,
- Budynek hali produkcyjnej G-4 (dawna kadłubownia), nr miejski 355,
- Budynek hali produkcyjnej G-8, nr miejski 367,
- Budynek administracyjno-socjalny G-118, nr miejski 327, 328, 329, 330,
- Nabrzeża:

Nabrzeże Gnieźnieńskie typu ciężkiego, płytowe, żelbetowe na ścianie szczelnej stalowej. Długość nabrzeża 428 m, głębokość 7 m.

Nabrzeże Krakowskie typu ciężkiego, płytowe, żelbetowe na ścianie szczelnej stalowej. Długość nabrzeża 43,70 m, głębokość 6 m.

Nabrzeże Wrocławskie typu ciężkiego, płytowe, żelbetowe na ścianie szczelnej stalowej. Długości nabrzeża 164 m, głębokość 8m.

Nabrzeże Warszawskie typu ciężkiego, płytowe, żelbetowe na ścianie szczelnej stalowej. Długość nabrzeża 267 metrów, głębokość jest zmienna i wynosi:

- pierwsze 79 m nabrzeża od strony wejścia do basenu - 3,2 m
- następne 38 m nabrzeża - 2,8 m
- następne 34 m nabrzeża - 3,2 m
- następne 40 m nabrzeża - 3,8 m
- następne 76 m nabrzeża - 5,0 m

Nabrzeże Radomskie typu ciężkiego, płytowe, żelbetowe na ścianie szczelnej stalowej. Długość nabrzeża 100 m, głębokość jest zmienna i wynosi:

- pierwsze 80 m nabrzeża od strony nabrzeża Kieleckiego - 5,7 m
- pozostałe 20 m nabrzeża - 5,0 m

Nabrzeże Kieleckie typu ciężkiego, płytowe, żelbetowe na ścianie szczelnej stalowej. Długość nabrzeża 172 m, głębokość jest zmienna i wynosi:

- pierwsze 9 m nabrzeża od strony wejścia do basenu - 4,7 m
- następne 34 m nabrzeża - 5,2 m
- pozostałe 129 m nabrzeża - 5,6 m¹⁶

Dla nieruchomości znajdującej się na Wyspie Górnej Okrętowej w Szczecinie, należącej do Mars Finance 1 Sp. z o.o., brak jest Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Szczecina przeznaczenie terenów inwestycyjnych MF1 ukierunkowano na: usługi, produkcję, place składowe, a nieruchomości oznaczone zostały jako tereny przemysłowe.

➤ Szczecin Port:

Mars Finance 1 Sp. z o.o. oferuje **2,8594 ha** terenu inwestycyjnego położonego w Szczecinie przy ul. Ludowej, znajdującego się w przemysłowej części miasta, w granicach portu morskiego w Szczecinie. Tereny położone są w bezpośrednim sąsiedztwie Wyspy Gryfia (oba tereny połączone wybudowanym w 2015 roku mostem).

Dla prezentowanej nieruchomości jest brak Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Szczecina przeznaczenie terenów inwestycyjnych Mars Finance 1 ukierunkowano na: produkcję, bazy, składy, usługi, nabrzeża wielofunkcyjne. Są to tereny przemysłowe, znajdujące się w granicach portu morskiego.

– Szczeciński Park Przemysłowy.

Stocznia Szczecińska to 45-hektarowy teren położony w północno-wschodniej części Szczecina, około dwóch kilometrów od centrum miasta.

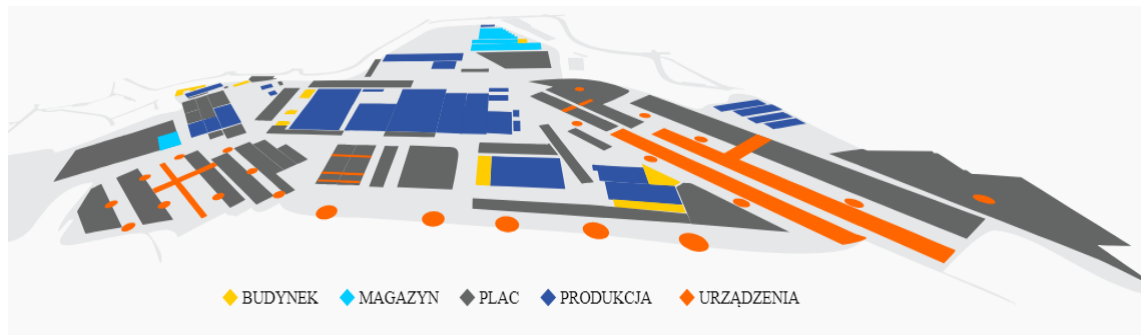
¹⁶ <http://www.marsfinance.pl/SZCZECIN-WYSPA-Zabudowa.html>

Na infrastrukturę Stoczni Szczecińskiej składają się w głównej mierze obiekty charakterystyczne dla branży stoczniowej, w tym doskonale udźwigowane hale, pochylnie, nabrzeża, magazyny, place prefabrykacyjne i składowe.

Większość obiektów ma uniwersalne zastosowanie, aktywa Stoczni umożliwiają prowadzenie produkcji wielkogabarytowych konstrukcji stalowych oraz produkcji statków.

Preferowane sektory na terenie Stoczni Szczecińskiej to offshore i przemysł stalowy.

Stocznia dysponuje nabrzeżami o długości 500 m, powierzchnią 45 ha, ponad 80 firmami przemysłowymi.



Ryc. 15. Obszary funkcjonalne na terenie Stoczni Szczecińskiej.

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

– **HULLKON Shipyard.**

Firma Hullkon jest przedsiębiorstwem specjalizującym się w budowie kadłubów oraz remontów statków. Oferuje kompleksową obsługę w zakresie, projektowania, budowy oraz wyposażenia różnego rodzaju jednostek pływających do 95 m. długości.

Dwie poślizgowe drogi i hydrauliczny system poślizgowy do 1800 ton

Pływający ponton 1 (79m . x 24 m.)

Pojemność żurawi:

- Dźwigi samojezdne 80t, 45t, 35t, 25t, 16t,
- Suwnice bramowe 5 ton, 8 ton
- Dźwig pływający
- 2 Systemy zrywkowe dla 1800 ton, długość 80 metrów

Powierzchnia:

- nabrzeża 198 m długości,
- Powierzchnia produkcyjna 30.000 metrów²,
- powierzchnia magazynowa 20.000 metrów²,
- Projekt 8m głębokości

– **Stocznia Południe S.C.**

Zajmuje powierzchnię 5,5 ha. Działa tu ok. 40 znaczących firm, które tworzą Morski Park Przemysłowy. To druga część nazwy spółki Stocznia Południe, należącej do Bolesława Danilewicza i Eugeniusza Ławickiego.

Teren o powierzchni 5,5 ha należał wcześniej do Stoczni Szczecińskiej Nowej. Gdy upadła, jej majątek sprzedawano w tzw. pakietach. Największą część, w tym pochylnie, nabyło Towarzystwo Finansowe Silesia (dziś tymi nieruchomościami zarządza Szczeciński Park Przemysłowy). Wcześniej, pod koniec listopada 2009 r., znaleźli się chętni na pakiet obejmujący południowy rejon dawnej SSN, w tym nabrzeże z dźwigami i budynki – Bolesław Danilewicz i Eugeniusz Ławicki, właściciele Stoczni Południe.

Stocznia Południe posiada łącznie ok. 600,0 m nabrzeża. Spółka nabyła też działkę od Portu Rybackiego „Gryf” wraz z ponad 200-metrowym fragmentem nabrzeża Bułgarskiego.

Finomar Sp. z o.o. Finomar od czasu swego powstania w 1994 roku specjalizuje się w produkcji złożonych konstrukcji spawanych oraz świadczy usługi na rzecz przemysłu okrętowego i energetycznego.

Potencjał produkcyjny FINOMAR-u umożliwia wykonywanie:

- kompletnych jednostek pływających, np. pontonów,
- kadłubów statków i ich części wraz z wyposażeniem,
- elementów konstrukcyjnych elektrowni (klapy kominowe, żaluzje, kanały spalin, obudowy filtrów),
- konstrukcji typu „offshore” - elementów konstrukcyjnych platform wiertniczych,
- fundamentów wież elektrowni wiatrowych,
- konstrukcji stalowych różnego przeznaczenia,
- konstrukcji aluminiowych.

Obszar produkcyjny firmy stanowią :

- dwunawowa hala prefabrykacji o powierzchni 4825 m²,
- hala obróbki o powierzchni 1370 m²
- utwardzone i udźwigowane place produkcyjne i magazynowe o powierzchni 6000 m²,
- uzbrojone i udźwigowane nabrzeże o długości 300 mb.

Dostęp do nabrzeża pozwala na wykonywanie konstrukcji o masie ok. 200t i ich transport drogą wodną.

ST³ Offshore. Fabryka ta stanowi zakład seryjnej produkcji fundamentów morskich farm wiatrowych. Posiada najwyższą w Europie suwnicą (120 m wysokości, 1400 t udźwigu), przeznaczoną do finalnego montażu i załadunku struktur o wysokości do 90 metrów. Dzięki doskonałej lokalizacji fabryki na wyspie, na rzece Odrze, możliwy jest bezpośredni załadunek struktur na barki oraz łatwy dostęp do Bałtyku i Morza Północnego.

Zakład produkcyjny zlokalizowany jest na Ostrowie Brdowskim, w północnej części Szczecina, ok. 2 km od centrum miasta. Zajmuje powierzchnię 220 tys. m² – sama fabryka ma ok. 100 tys. m², natomiast pozostały teren przeznaczony jest do składowania gotowych

fundamentów. Zdolność magazynowania wyprodukowanych konstrukcji szacuje się na ok. 50% rocznej produkcji.

Długość nabrzeża Mazowieckiego wynosi 200,0 m, głębokość 9,0 m. Zakład posiada 2 hale produkcyjne, halę malarni, suwnicę bramową, torowisko pod suwnicą oraz Pier (długość części wodnej 145,0 m, szerokość części wodnej pomiędzy odbojnicami 43,4 m, głębokość akwenu 6,5 m).



Ryc. 16. ST Offshore - Fabryka w Szczecinie

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

– **PKN ORLEN (Orlen Paliwa).**

Spółka zajmuje się przeładunkiem produktów naftowych: w imporcie – oleje napędowe lekkie, ciężkie, benzyny oraz w eksporcie – oleje napędowe lekkie, ciężkie. Firma posiada 640 m² powierzchni magazynowej.

NABRZEŻA:

CPN-2 Szczecin: długość 185 m, zanurzenie 6,8 m. Dwie pompy o zdolności przeładunkowej 10.000 ton na dobę każda.

CPN-3 Szczecin: długość 274 m, zanurzenie 6,6 m. Cztery pompy o zdolności przeładunkowej 2.500 ton na dobę każda.

CPN-4 Szczecin: długość 100 m, zanurzenie 5,8 m. Dwie pompy o zdolności przeładunkowej 5000 ton na dobę każda.

– **Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie PZZ S.A. (Elewator Warta, Elewator Basenowa).**

Spółka oferuje usługi w zakresie przeładunku zbóż, rzepaków, śrut, w oparciu o własne elewatory Warta i Basenowa, zlokalizowanych na nabrzeżach Poznańskim i Bydgoskim. Nabrzeża przystosowane są do obsługi statków o ładowności do 3000 t oraz wyposażone są we własne bocznice kolejowe. Szczecińskie Zakłady Przeładunkowe dysponują infrastrukturą portową w 2 miejscach w basenie Warty (przy Basenie Górniczym, brama nr 4).

Elewator Warta wraz z halą magazynową – powierzchnia magazynowa 8400 t. Nabrzeże Poznańskie - długość - 130 m, głębokość – 7,0 m. Powierzchnia magazynowa 6100 ton, place składowe.

Elewator Basenowa – ogólna powierzchnia 4500 t. Nabrzeże Bydgoskie długość 80 m, głębokość 7,0 m. Powierzchnia magazynowa – 5000 ton, place składowe.

Nabrzeża:

- **Bydgoskie:** długość 80 m, głębokość 7,0 m. Powierzchnia magazynowa – 5000 ton, place składowe, możliwość eksportu w racie załadunkowej 80 t/h raz importu w racie rozładunkowej 100 t/h, posiadamy możliwość załadunku oraz rozładunku w relacji bezpośredniej, do dyspozycji Dźwigi typu RDK oraz maszyny do rozładunku statków typu catepilar, ładowarki JCB.
Nabrzeże przystosowane jest do rozładunku towarów w wszystkich relacjach auto-kolej-magazyn-statek w dowolnej kolejności.
- **Poznańskie:** długość - 130 m, głębokość – 7,0 m. Powierzchnia magazynowa 6100 ton, place składowe, place składowe, możliwość eksportu w racie załadunkowej 110 t/h raz importu w racie rozładunkowej 120 t/h, posiadamy możliwość załadunku oraz rozładunku w relacji bezpośredniej, do dyspozycji Dźwigi typu RDK oraz maszyny do rozładunku statków typu catepilar, ładowarki JCB.
Nabrzeże przystosowane jest do rozładunku towarów w wszystkich relacjach auto-kolej-magazyn-statek w dowolnej kolejności.

- **CEMEX Terminal Szczecin.**

Od 2005 roku zakład pełni funkcję Terminala Logistycznego, kiedy wstrzymano produkcję cementu w Przemysłowni Szczecin. Spełnia dwie role: terminala lądowego i morskiego.

Terminal jest wyposażony w linie do automatycznego załadunku cementowozów cementem luzem. Posiada place składowe na kruszywa i materiały sypkie. Składowisko przy nabrzeżu o pojemności 10 tys. ton z dźwignicą przeładunkową 5 ton oraz składowiska na hali o pojemności 5 tys. ton z suwnicą przeładunkową.

Obecnie w terminalu są do dyspozycji 2 silosy po 400 t pojemności, 2 silosy o pojemności 1850 t oraz jeden duży silos o pojemności 8500 t. Zakład dysponuje urządzeniami do bezpośredniego załadunku cementu na statki.

Nabrzeże o długości całkowitej 143 m , przystosowane jest do obsługi statków 4500 DWT nie przekraczających 99 m długości i 6,3 m zanurzenia.

- **Alfa terminal – Baza przeładunków masowych.**

Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o. zajmuje teren nieistniejącej już Huty Szczecin, o powierzchni 49 ha. Alfa Terminal Szczecin Sp. z o.o. jest uniwersalnym terminalem świadczącym wyspecjalizowane usługi przeładunkowe, składowania i dodatkowe przy obsłudze ładunków masowych oraz płynnych chemicznych (metanol). Zarządzany przez spółkę magazyn czasowego składowania obejmuje zarówno place składowe przy nabrzeżu KRA-1, jak i zbiorniki składowe metanolu.

Wielkość zajmowanego przez ATS Sp. z o.o. obszaru zapewnia duże możliwości inwestycyjne, zarówno od strony wody, gdzie możliwa jest dalsza rozbudowa nabrzeża przeładunkowego, jak i od strony lądu, gdzie istnieje możliwość rozbudowy infrastruktury przeładunkowo-składowej dla potrzeb przemysłu portowego, chemicznego, oraz wielu innych.

Dla klientów oferuje:

- Magazyn Nawozowy Północny 7000 m² z instalacją do workowania nawozów w bbags o wydajności 1000 t na dobę;
- Magazyn Nawozowy Południowy 8000 m² i pojemności 15 000 m³ wyposażony w kryte stanowisko rozładunku wagonów zsykowych, system przenośników taśmowych z legalizowanym systemem wagowym do bezpośredniego transportu ładunków z i na statek lub barkę, kryte stanowisko załadunku samochodów;
- utwardzone płytami powierzchnie składowe o powierzchni ponad 30.000 m² dla towarów masowych;
- wstępnie utwardzone powierzchnie składowe o powierzchni 100 000 m² dla towarów masowych;
- stanowisko rozładunku wagonów wyposażone w urządzenie ssące VIGAN;
- dwa zbiorniki magazynowe metanolu o pojemności 14.250 m³ każdy wraz z instalacjami do rozładunku i załadunku statków, cystern kolejowych i cystern samochodowych;
- pełną obsługę wagonów na bocznicy kolejowej przez własne lokomotywy i drużyny manewrowe;
- dostęp do legalizowanej wagi samochodowej i statyczno-dynamicznej wagi kolejowej;

Nabrzeże KRA 1: długość 421,5 m, głębokość – 7,7 – 8,1 m – wyposażone w 3 suwnice mostowe oraz żuraw przeładunkowy o łącznej zdolności przeładunkowej do 8.000 t na dobę. Maksymalny rozmiar statków:

Długość – 210 m

Szerokość – 31 m

W realizacji jest nowe nabrzeże wielofunkcyjne o długość 300 m, głębokość - 10,5 m z wyposażeniem do rozładunku i załadunku chemii płynnej oraz towarów masowych.

ATS oferuje możliwość wydzierżawienia terenów oraz inwestycji w terminalu firmom produkcyjnym i usługowym gwarantując dostęp do infrastruktury portowej i mediów.

- **Andreas - Terminal Snop.**

Przedmiotem działalności firmy są szeroko rozumiane usługi elewatorowe. Oferuje ona nowoczesne usługi przeładunkowe w oparciu o własny elewator SNOP o pojemności 6 000 t. liczonej dla zbóż twardych. W ostatnich latach wybudowano tu m.in. nową halę magazynową o pojemności ok. 10.000 ton.

Firma prowadzi działalność przeładunkową zbóż i pasz w różnych relacjach w oparciu o nabrzeże SNOP, które może przyjąć statki o dopuszczalnym zanurzeniu 5,8 m i nośności 8000 DWT. Firma posiada własne bocznicę kolejową o długości ok. 900 m.

Ogólna pojemność kompleksu udostępnionego dla klientów to 28 000 ton, w tym:

- Elewator SNOP - 6 000 ton
- 4 silosy - 16 000 ton
- magazyn płaski - 6 000 ton

Do dyspozycji klientów pozostają również duże place składowe z bocznicą kolejową bezpośrednio przy kei. Firma przyjmuje całe wahadła kolejowe, rozładowuje 18 metrowe zestawy samochodowe. Konstrukcja elewatora, silosów, i nabrzeża umożliwia pracę we wszystkich relacjach równocześnie (statki, kolej, samochody).

Nabrzeże:

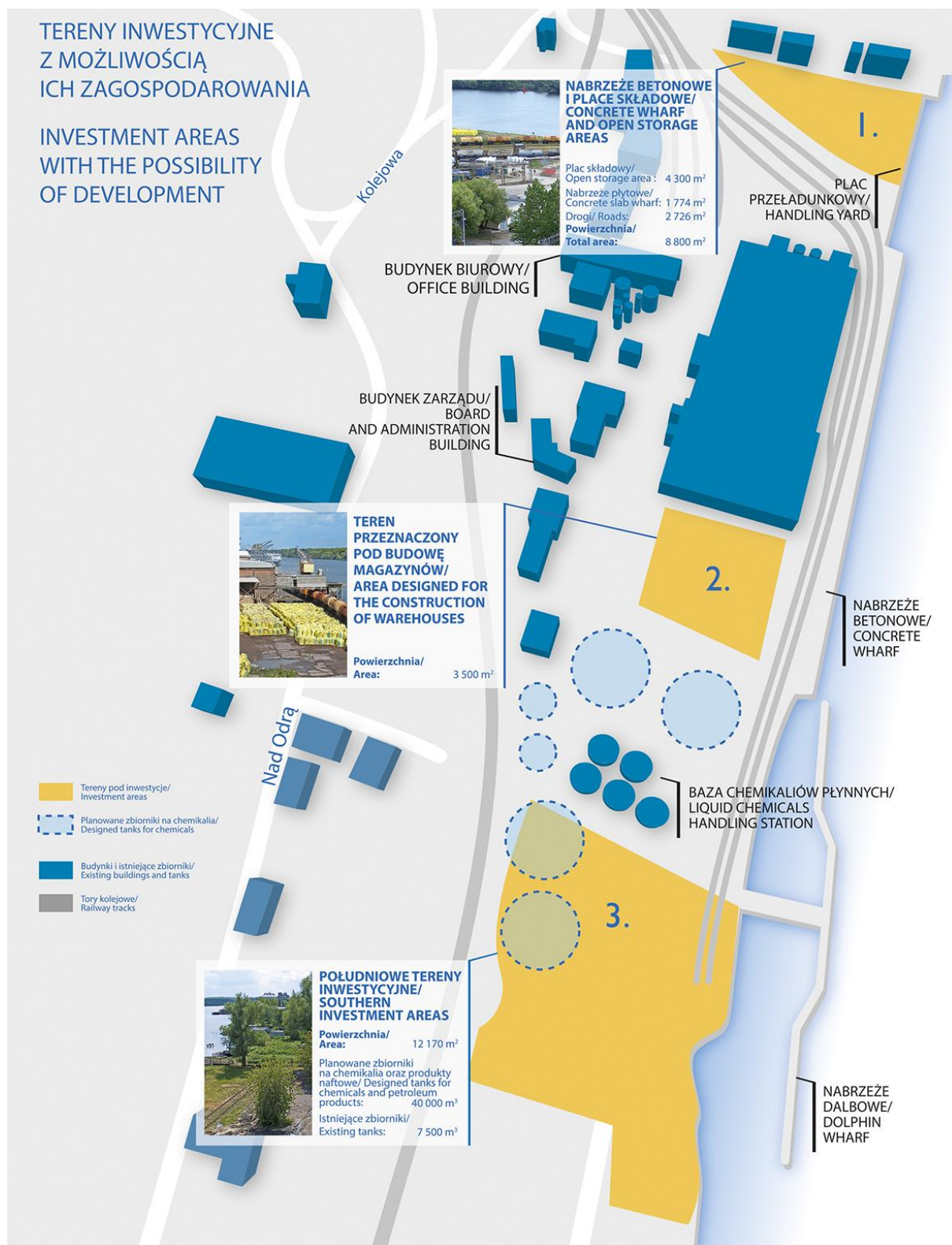
Snop: długość 205 m; dopuszczalne zanurzenie 6 m. Dwie wieże załadunkowe, kosze przyjęciowe, raty załadunkowe do 250 t/h.

FOSFAN S.A. Spółka zajmuje się produkcją nawozów rolniczych i ogrodniczych oraz prowadzi działalność portową. Zbiorniki o łącznej pojemności 8400 m³, magazyny o łącznej powierzchni 3.050m² oraz 4.400 m² powierzchni składowej.

NABRZEŻA:

Fosfatowe: długość 246 m, zanurzenie 5,2 m. Dźwig bramowy o zdolności przeładunkowej 50 ton na godzinę, taśmociąg 2400 ton/dobę.

Fosfatowe Dalby: długość 200 m, zanurzenie 5,8 m. Instalacja załadownicza o zdolności załadunkowej 300 ton/godz.



Ryc. 17. Mapa obszaru Fosfan

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

- **Ship-Service S.A.** To wiodący dostawca paliw żeglugowych w Polsce.

Obszary działalności SHIP SERVICE S.A. Grupa ORLEN

- bunkrowanie statków morskich w paliwa żeglugowe;

- obsługa statków w portach;
- przeładunki i składowanie towarów;
- działalność spedycyjna i przewozowa w zakresie transportu lądowego i wodnego;
- usługi consultingowe w zakresie obrotu towarowo-morskiego;
- usługi związane z ochroną środowiska wodnego;
- eksport, import w zakresie prowadzonej działalności - koncesja na import paliw;

- **Cronimet PL**

Przedmiotem działalności firmy jest hurtowy handel złomem stali nierdzewnej oraz metalami nieżelaznymi. Zebrany materiał jest czyszczony, segregowany i wysyłany statkami lub koleją do hut w Europie i Azji.

Obecnie Cronimet PL posiada cztery oddziały w Polsce – w tym w Szczecinie, gdzie znajduje się nowoczesny terminal przeładunkowy z własnym placem i nabrzeżem, który ułatwia przeładunek z wagonów kolejowych na statki. 3 hektary powierzchni oraz najnowocześniejszy sprzęt do segregacji i załadunku złomu bezpośrednio na statki ułatwia ekspansję firmy na międzynarodowe rynki.

- **Zakłady Chemiczne BALTCHEM S.A.**

Baltchem S.A. Zakłady Chemiczne w Szczecinie zlokalizowane są na terenie Zespołu Portów Morskich Szczecin - Świnoujście w trzech zakładach:

- Szczecin, ul. Księdza Stanisława Kujota, nad kanałem Wrocławskim (Przemysłowym),
- Szczecin, ul. Górnośląska, nad kanałem Górnośląskim,
- Świnoujście, ul. Karsiborska, na wyspie Uznam.

Baltchem S.A. prowadzi działalność przeładunkową i składową ładunków płynnych. Produkty ropopochodne, nawozy płynne, etanol, metanol oraz inne. Składy podatkowe. Produkcja i blendowanie.

Nabrzeże Baltchem: długość 265 m, głębokość 6,5 m. System rurociągów, zbiorniki.

➤ **Terminal Szczecin - ul. Księdza Stanisława Kujota**

Zakład przy ul. Księdza Stanisława Kujota 9 obejmuje obszar o powierzchni 45 993 m², położony jest przy Kanałach Wrocławskim (Przemysłowym) i Parnickim. Posiada własne nabrzeże przeładunkowe i postojowe o łącznej długości 330 mb, w tym:

1. Nabrzeże przeładunkowe dla produktów III klasy niebezpieczeństwa pożarowego i bezklasowe:
 - długość 122 m,
 - głębokość 6,5 m (dopuszczalna głębokość wprowadzania statków 6,5 m przy średnim stanie wody).
2. Nabrzeże przeładunkowe dla produktów I klasy niebezpieczeństwa pożarowego:

- długość 128 m,
 - głębokość 6,5 m (dopuszczalna głębokość wprowadzania statków 6,5 m przy średnim stanie wody).
3. Pozostałe nabrzeże o długości 80 m jest nabrzeżem postojowym dla barek i mniejszych jednostek
- głębokość 2,8 m przy średnim stanie wody.

Terminal Baltchem w Szczecinie może przyjmować statki o maksymalnych parametrach:
L – 130,00 m, B – 22,00 m, d – 6,50 m

Na terenie Zakładu znajdują się:

- terminal przeładunkowy produktów ropopochodnych
- terminal przeładunkowy metanolu
- terminal przeładunkowy etanolu
- terminal przeładunkowy olejów roślinnych surowych i innych płynnych produktów
- zaplecze warsztatowe i magazynowe

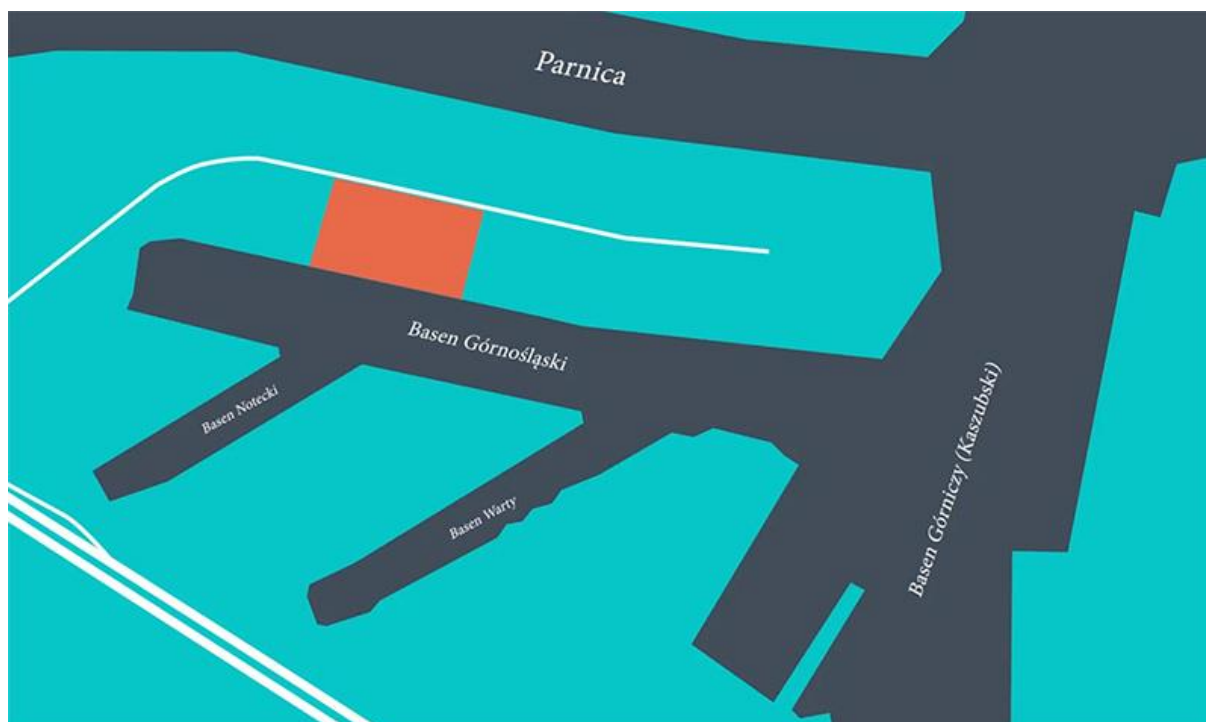
➤ Terminal w Szczecinie - ul. Górnośląska

Zakład przy ulicy Górnośląskiej obejmuje obszar o powierzchni 35 309 m² z czego 8 000 m² objęte jest 25-letnią umową dzierżawy z firmą NYNAS zajmującą się dystrybucją asfaltu.

Na tym terenie znajdował się zakład destylacji smoły gazowniczej i koksowniczej, który został wyłączony z eksploatacji z chwilą przejścia Zakładów Gazowniczych na przerób innego gazu. Obecnie po przeprowadzeniu prac likwidacyjnych obiektów, które służyły do ww. działalności teren może być przeznaczony pod inną działalność.

Zakład graniczy bezpośrednio z Kanałem Górnośląskim, którego głębokość wynosi 7 m, jednakże brak jest możliwości cumowania statków bezpośrednio przy nabrzeżu Zakładu. Zakład posiada jedynie umocnienia brzegowe o długości 270 m i nabrzeże barkowe typ lekki o długości 80 m.

Ponadto na terenie znajduje się infrastruktura kolejowa



Ryc. 18. Lokalizacja Terminalu w Szczecinie – ul. Górnośląska.

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

- **ALMEX Sp. z o.o.**

Almex Sp. z o. o. powstała w 1991 r. Na początku firma zajmowała się skupem i przerobem złomu stalowego. Następnie rozszerzono działalność o skup metali nieżelaznych i akumulatorów oraz demontaż jednostek pływających i pojazdów szynowych. Od 2013 roku Spółka rozpoczęła działalność w zakresie produkcji zbrojeń budowlanych oraz sprzedaży wyrobów hutniczych.

Spółka zlokalizowana jest przy Nabrzeżu Remstat. Posiada własną bocznice kolejową. Ponadto dysponuje własną halą magazynową o powierzchni 1,5 tys. m² z dwoma suwnicami o nośności 5 ton oraz plac składowy o powierzchni 7 tys. m² wyposażony w dźwig samobieżny o nośności 8 ton. Przy nabrzeżu dokonuje się zarówno załadunku złomu na jednostki pływające, jak i demontażu statków, dźwigów pływających itp.

- **Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe Port Rybacki GRYF**

Centrum Logistyczne Gryf Sp. z o.o. w Szczecinie świadczy usługi związane z przeładunkiem i składowaniem mrożonych produktów pochodzenia morskiego, oferuje usługi portowe, logistyczno -spedycyjne, agencji celnej oraz prowadzi wynajem placów składowych i pomieszczeń biurowych.

Spółka oferuje najnowocześniejsze w regionie chłodnie składowe o pojemności 13 000 ton, usytuowane w porcie Szczecin przy nabrzeżu Bułgarskim. Lokalizacja chłodni pozwala na obsługę statków o dopuszczalnym zanurzeniu do 8,8 m, jak również ładunków dostarczanych samochodami oraz kontenerami. Posiada place składowe – 50000 m², magazyny kryte o łącznej powierzchni 10000 m² oraz 6 komór chłodniczych o powierzchni 5400 m². Na wyposażeniu firmy jest 12 wózków widłowych i cztery dźwigi.

Nabrzeża:

Starówka: długość 180 m, zanurzenie– 6,2 m.

Bułgarskie: długość 1252 m, zanurzenie 7,7 m. 4 dźwigi, dobową zdolność przeładunkowa 3000 ton

- **PARTNER Spółka jawna**

Firma zajmuje się obróbką mechaniczną elementów metalowych, naprawą i konserwacją statków, platform i konstrukcji pływających oraz produkcją statków. Firma zlokalizowana jest przy ul. Stalmacha 23 w Szczecinie.

- **KILL Sp. z o.o.**

To firma, która świadczy kompleksowe usługi z zakresu techniki okrętowej. Zajmuje się projektowaniem, produkcją, naprawą i konserwacją urządzeń okrętowych oraz wyposażenia pokładowego. Przeprowadza remonty i modernizacje obiektów portowych, a także realizuje zlecenia na wykonanie nietypowych mechanizmów pomocniczych, które projektuje i produkuje. Ważnym obszarem działalności firmy jest również prefabrykacja i montaż przemysłowych konstrukcji stalowych stosowanych w budownictwie wodnym i lądowym. Od niedawna firma zajmuje się także budową nowych statków,

Na terenie Portu Szczecin **KIL** dysponuje własnym placem montażowo-składowym o powierzchni 3 ha – częściowo zadaszonym – oraz nabrzeżem umożliwiającym cumowanie jednostek pływających do 165 m długości.

- **Żegluga Szczecińska**

Spółka zajmująca się organizacją imprez i promocją turystyki. W jej kompetencjach leży m.in. administrowanie nabrzeżami stanowiącymi własność zarówno Gminy Miasto Szczecin jak i samej Spółki. Do zadań Spółki należy również zarządzanie szczecińskimi bulwarami, w tym m.in. utrzymanie czystości na terenie bulwarów, opieka nad Aleją Żeglarzy oraz nad punktami handlowo-usługowymi. Obecnie pod nadzorem spółki ŻSTW są zmodernizowane Bulwary Nadodrzańskie, nabrzeża szczecińskie i powstały w 2015 roku nowoczesny port jachtowy na Wyspie Grodzkiej pod nazwą NorthEast Marina.

Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia Sp. z o.o. sprawuje również nadzór nad miejscami rekreacyjnymi przeznaczone m.in. dla żeglarzy, kajakarzy, turystów czy ornitologów (na rzece Święta: Zakątek Kwadrat, Zakątek Głębia, Zakątek Orły [przy ujściu rzeki do jeziora Dąbie]; na kanale Wydrnik: Zakątek Wydrnik). W sezonie letnim do dyspozycji mieszkańców i turystów jest również wypożyczalnia łodzi motorowodnych.

W 2016 roku do zadań spółki ŻSTW dołączyła również organizacja imprez. Działalność eventowa opiera się na kompleksowej organizacji wydarzeń w przestrzeni miejskiej. Największą imprezą, którą współorganizuje Spółka, jest finał regat The Tall Ships Races.

- **Polska Żegluga Morska (PŻM) w Szczecinie**

Polska Żegluga Morska to największy polski armator oraz jeden z większych w Europie. Posiada status przedsiębiorstwa państwowego. Przedsiębiorstwo posiada 56 statków o łącznej nośności 2,017 mln dwt., w tym masowce, siarkowiec oraz promy. Podstawowym sektorem

działalności PŻM jest przewóz ładunków masowych takich jak węgiel, zboża etc. w żegludze nieregularnej o zasięgu globalnym.

Obok podstawowej formy działalności tj. przewozów masowych, przedsiębiorstwo realizuje m.in. - poprzez swoją spółkę Unity Line - żeglugę promową na Bałtyku. Jest właścicielem najnowocześniejszego kompleksu biurowo-hotelowego w Szczecinie – „Pazim”, a także części reprezentacyjnych nabrzeży przy Wałach Chrobrego, skąd prowadzi żeglugę białą flotą.

Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia Sp. z o. o. jest właścicielem następujących nabrzeży:

- Nabrzeże Pasażerskie,
- Nabrzeże SNOP,
- Nabrzeże w kanale HUK.

PŻM dysponuje nabrzeżem o łącznej długości 314 m dla jednostek o zanurzeniu do 5,0 m, przeznaczonym również dla statków pełnomorskich.

Położenie nabrzeża w najbardziej reprezentacyjnym punkcie miasta zapewnia łatwy dostęp do atrakcyjnych obiektów turystycznych i rozrywkowych.

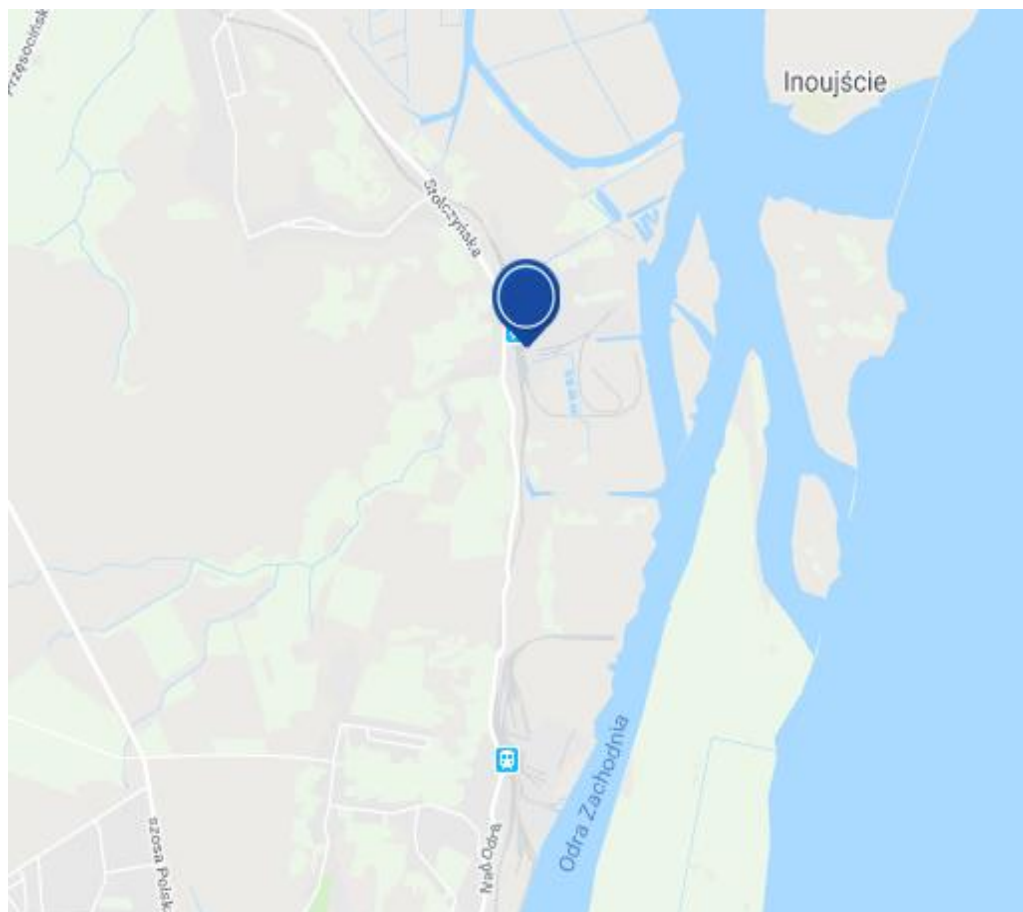
Od 1.10.2012 roku Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia administruje następującymi nabrzeżami miejskimi:

- Starówka
- Bulwar Nadodrzański
- Bulwar Elbląski
- Bulwar Beniowskiego
- Bulwar Gdański
- Bulwar Kanału Zielonego
- Przyczółek Mostu Portowego
- Przyczółek Mostu Cłowego
- Cegielinka
- Nabrzeże Regalica
- Bulwar Piastowski (po zakończeniu inwestycji)
- Bulwar Gdyński (po zakończeniu inwestycji)

- **Skolwin Paper International**

Spółka (w upadłości) zajmuje się produkcją papieru. Dysponuje 12 magazynami krytymi o łącznej powierzchni 20.332 m² oraz placami składowymi o powierzchni 38.400 m².

Nabrzeże: długość 332 m, zanurzenie 4,1 m. Nabrzeże wyposażone w dźwig, wózki widłowe, koparkę, ładowarkę i lokomotywę spalinową.

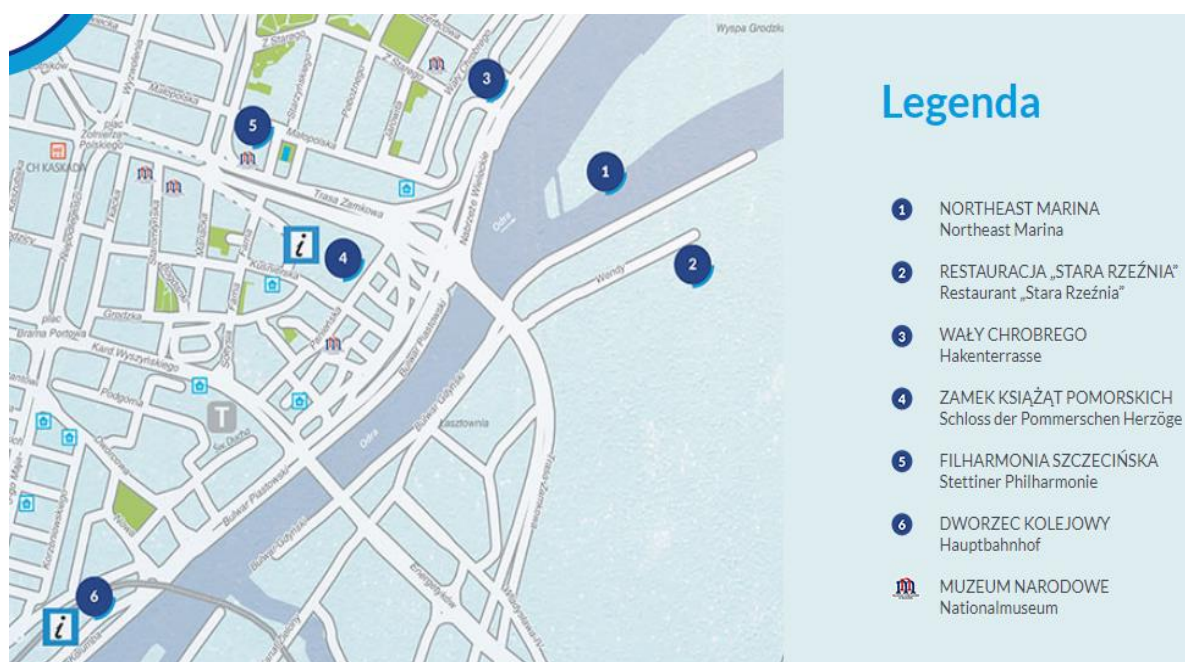


Ryc. 20. Lokalizacja firmy Skolwin Paper International

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

- **North East Marina – Port jachtowy Szczecin**

Jest to w pełni wyposażony, nowoczesny i ekologiczny port jachtowy w Szczecinie. Dla gości do dyspozycji jest 49 miejsc rezydenckich i 25 miejsc dla jachtów nas odwiedzających. Port ten został otwarty w 2015 roku, położony jest w samym centrum miasta na dwóch wyspach: Łasztowni i Wyspie Grodzkiej, z których rozciąga się widok na Wały Chrobrego.



Ryc. 21. Lokalizacja North East Marina (oznaczona nr 1)

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

- **Elewator Ewa Sp. z o.o.**

Elewator „Ewa” wybudowano na początku XX wieku. Elewator Ewa jest firmą specjalizującą się w przeładunku i składowaniu zbóż, nasion, pasz. Zlokalizowany jest przy nabrzeżu Zbożowym. Spółka, która będzie zajmować się przeładunkiem i magazynowaniem zbóż będzie nazywać się **Szczecin Bulk-Terminal Sp. z o.o.**

Nabrzeże posiada komputerowy system do ważenia zboża oraz automatyczną wagę wagonową. Urządzenia przeładunkowe umożliwiają przeładunek zboża z/na wagony z ratą przeładunkową 3.600 ton na dzień lub 4.000 ton zboża i 2.500 t nasion sojowych na dzień w relacji nabrzeże – statek. Dla statków samotrymujących dzienna rata przeładunkowa wynosi 4.000 t zboża i 2.000 ton pelet; możliwość przeprowadzenia kontroli fitosanitarnej, a także składowania w składzie celnym.

Nabrzeża:

Zbożowe: długość 220 m, zanurzenie 9,15 m; dwa dźwigi o zdolności przeładunkowej 400t/godz.; siedem teleskopów przeładunkowych; 13 pięter magazynów o zdolności składowej 8500 t oraz 170 komór mogących przyjąć 46.500 t towarów. Elewator posiada także pneumatyczną wyładowarkę oraz ładowarko-spycharki.

Sławkie: długość 220 m, zanurzenie 9,15 m;

Elewator ma pojemność 75 tys. m³, co odpowiada zdolności zmagazynowania ok. 50 tys. ton zboża. W najwyższym miejscu mierzy 64 metry wysokości, co odpowiada wysokości 18-piętrowego budynku.

W kwietniu 2015 roku, decyzją Zarządu, dzierżawcą obiektu na okres 30 lat zostało duńskie przedsiębiorstwo Copenhagen Merchants Holding A/S, z siedzibą w Charlottenlund pod Kopenhagą.

Firma planuje modernizację i uruchomienie elewatora „Ewa”. Przed uruchomieniem zostanie on zmodernizowany w kierunku obsługi linii technologicznej w zakresie przeładunku i

składowania zbóż i pasz oraz innych masowych produktów pochodzenia roślinnego, w tym przyjęcia i wydania towaru w obrocie portowym. W rekordowym 2005 roku elewator „Ewa” przeładował aż 983,9 tys. ton zbóż i śrut. Infrastruktura istniejąca w okolicach elewatora umożliwia przeładunek z wykorzystaniem wszystkich dostępnych środków transportu, tj. statek, kolej i samochód. Ponadto przylegające doń nabrzeże Zbożowe przeszło gruntowną modernizację, zaś od podstaw wybudowano nowe nabrzeże Niemieckie.

- **Metraco S.A.**

Na terenie portu morskiego w Szczecinie legnicka spółka KGHM „Metraco” S.A uruchomiła terminal przeładunkowy kwasu siarkowego.

Przy nabrzeżu Katowickim zlokalizowano między innymi front kolejowy, na którym jednocześnie można rozładowywać, lub załadować sześć cystern, stanowisko załadowcze do autocystern, trzy zbiorniki o łącznej pojemności około 33 tys. ton kwasu i infrastrukturę do załadunku statków. Roczna wydajność przeładunkowa szczecińskiego terminalu będzie wynosić około 300 tys. ton kwasu siarkowego, który znajdzie swoje zastosowanie w różnych gałęziach przemysłu.

Powstanie terminalu znacznie usprawni eksport polskiego kwasu siarkowego do zagranicznych odbiorców, między innymi do obu Ameryk i Azji, które dla legnickiej spółki są perspektywnym rynkiem zbytu. Profesjonalną obsługą załadunku na statek zajmie się spółka Bulk Cargo Port Szczecin sp. o.o. Do tej pory transporty kwasu były dowożone cysternami kolejowymi z Zagłębia Miedziowego do portu w Gdańsku.

- **Fast Terminal Sp. z o.o.**

Fast Terminals Sp z o.o oferuje dogodne warunki do przeładunku zjednostkowanej drobnicy, ładunków pochodzenia chemicznego, drewna oraz wyrobów hutniczych. Spółka dysponuje magazynem krytym o powierzchni 8.000 m², oraz magazynem z rozsuwanym dachem o powierzchni 2.000 m² a także placami składowymi o łącznej powierzchni 25.000 m². Nabrzeża o łącznej długości 567 m, przyjmują statki o zanurzeniu do 9,0 m. Spółka wyposażona jest w nowoczesne, samojezdne dźwigi przeładunkowe np. : Multidocker 16 t czy Liebherr 40 t oraz wózki widłowe od 2 t do 16 t udźwigu. Fast Terminals sp. z o.o. obsługuje również regularne połączenia żeglugowe do portów Wielkiej Brytanii i Irlandii.

5.6.5. Imprezy cykliczne na Odrze Zachodniej i na Duńczycy w porcie Szczecin:

- Dni Morza – impreza miejska. To jedna z największych imprez plenerowych w Polsce, której towarzyszy zlot żaglowców i oldtimerów. Co roku do nadodrzańskich nabrzeży i bulwarów przybijają dziesiątki żaglowców z Polski i świata, które otwierają swoje pokłady dla zwiedzających. Impreza odbywa się cyklicznie w czerwcu, na Wałach Chrobrego i Łasztowni. W programie m.in. koncerty gwiazd muzyki polskiej i światowej, muzyka szantowa, pokaz fajerwerków, strefa dziecięca, imprezy sportowo-rekreacyjny, prezentacje artystyczne, gry, konkursy i zabawy. Finały Regat The Tall Ship Races – impreza, która organizowana była przez Szczecin już trzy razy – w latach 2007, 2013 i 2017. Największe żaglowce świata kończące wyczerpujący wyścig po

Bałtyku zawijały do stolicy Pomorza Zachodniego, by wspólnie z mieszkańcami i turystami świętować wielki finał regat The Tall Ships Races.

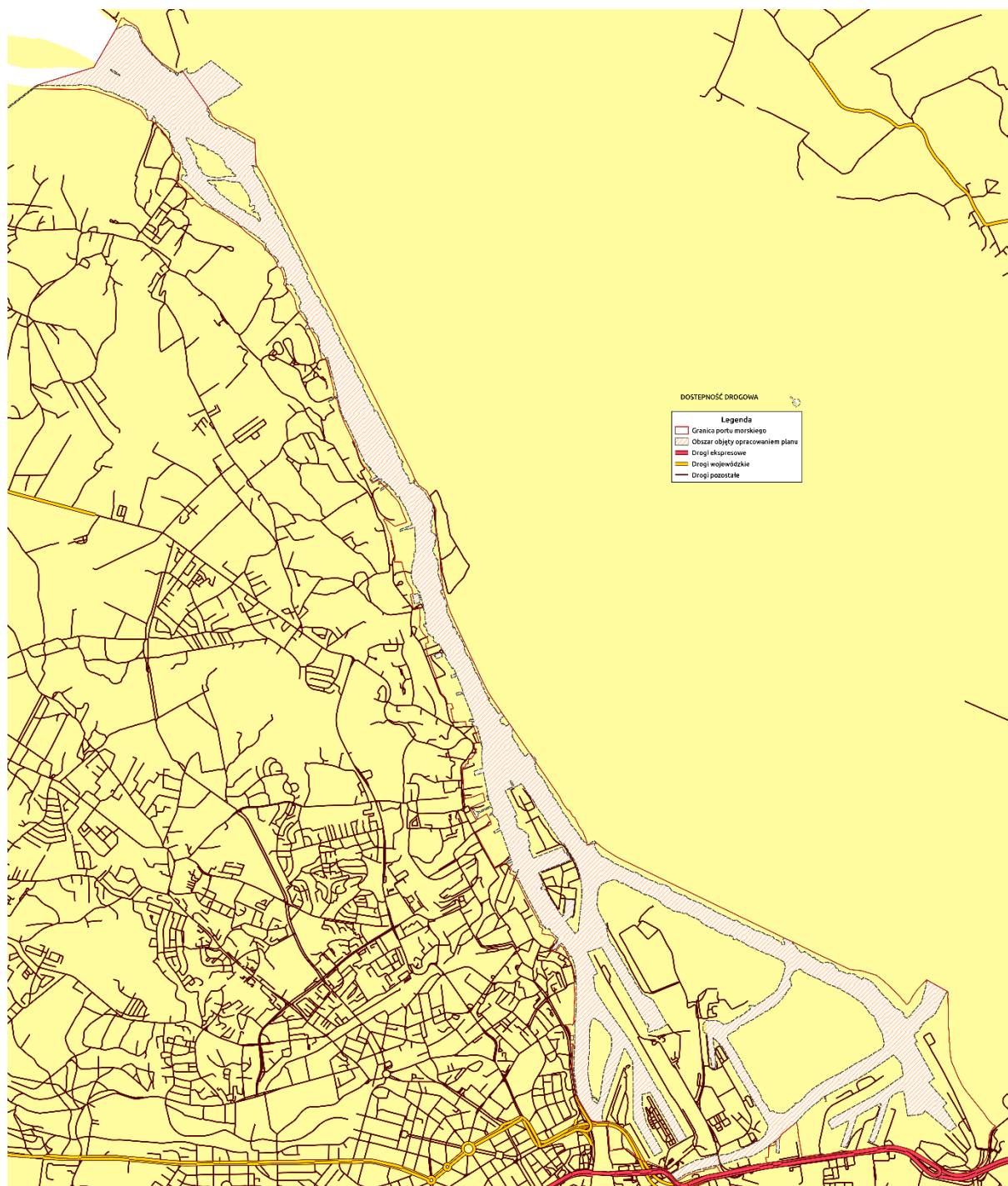
- Międzynarodowy Festiwal Ognia Sztucznych PYROMAGIC – to największy w Polsce Festiwal Sztucznych Ognia Pyromagic. Impreza odbywa się corocznie od 2008 roku.
- Water Show Szczecin – jest imprezą towarzyszącą Międzynarodowemu Festiwalowi Pokazów Pirotechnicznych PYROMAGIC. To połączenie najbardziej spektakularnych dyscyplin wodnych oraz licznych pokazów akrobatycznych: high diving (akrobatyczne skoki do wody z wysokości 27 metrów) oraz flyboarding (ekstremalne akrobacje wykonywane za pomocą odrzutu wody – dzięki pompie zawodnicy latają nawet 16 metrów nad wodą).

5.6.6. Dostępność drogowa i kolejowa

Większość terminali portowych zlokalizowanych w Szczecinie ma dostęp do ulicy Gdańskiej, leżącej w ciągu DK10 o stosunkowo dobrych parametrach technicznych. Mankamentem jest jednak bezpośredni, bardzo wąski i kręty wjazd do terminali drobnicowych portu.¹⁷

Planowane jest ponadto skomunikowanie półwyspu Ostrowa Grabowskiego z wyspą Ostrów Mieleński poprzez stałe połączenie nad Duńczycą. Ustalenia w tym zakresie normują miejsce plany zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina „Międzyodrze Port” oraz Tor wodny”.

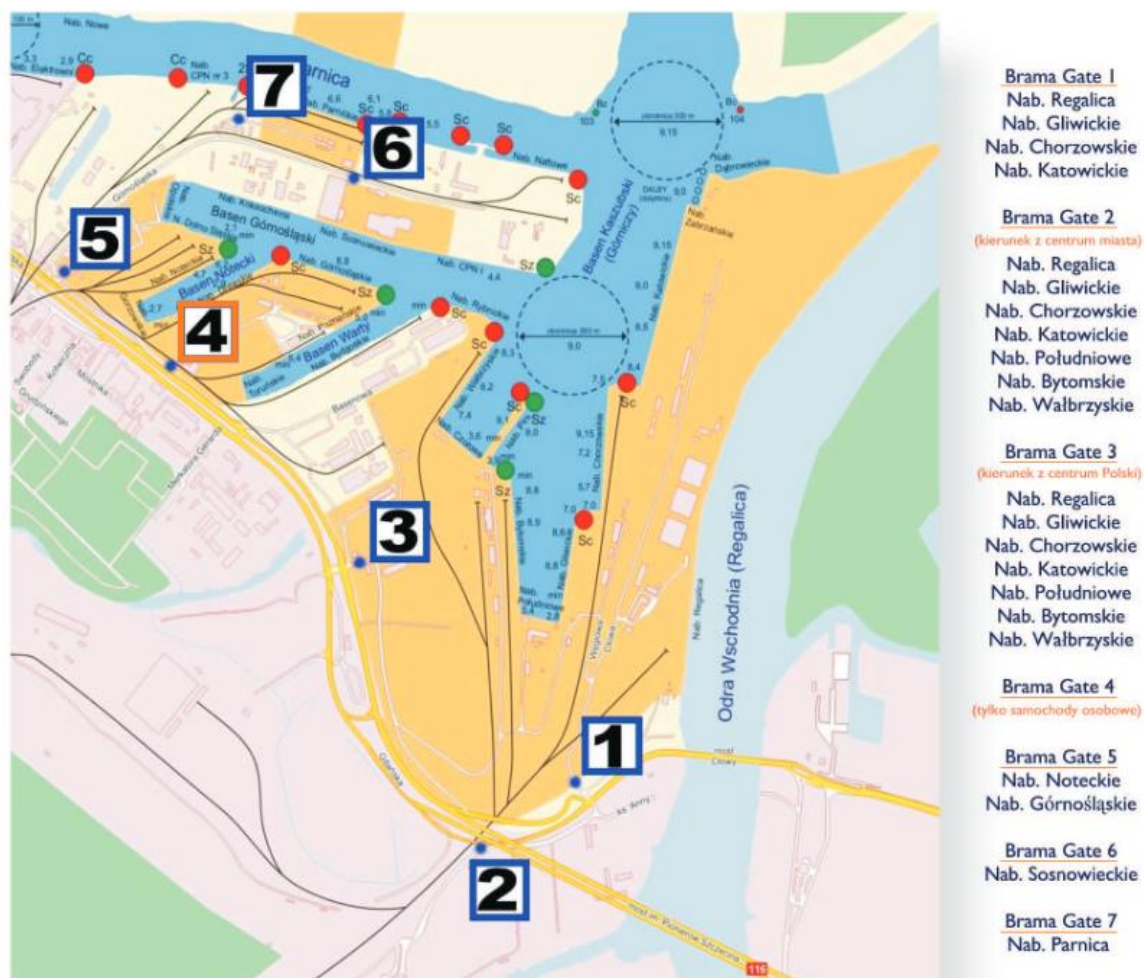
¹⁷ Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), str. 24



Ryc. 22. Mapa dostępności drogowej portu.

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

OZNAKOWANIE BRAM WJAZDOWYCH DO PORTU W SZCZECINIE



Ryc. 23. Bramy wjazdowe – Rejon Masowy.

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

OZNAKOWANIE BRAM WJAZDOWYCH DO PORTU W SZCZECINIE



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

Brama Gate 9
 Nab. Czeskie
 Nab. Słowackie
 Nab. Zbożowe
 Nab. Holenderskie
 Nab. Belgijskie
 Nab. Angielskie
 Nab. Polskie
 (Tylko ruch pieszy)

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

Brama Gate 11
 Nab. Rumuńskie
 Nab. Węgierskie
 Nab. Polskie
 WOC
 (Tylko ruch pieszy)

Ryc. 24. Oznakowanie bram wjazdowych – Rejon Masowy.

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

5.7. Port w liczbach

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

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							
Szczecin, dn.11.01.2018 r.							

Ryc. 25. Przeładunki.

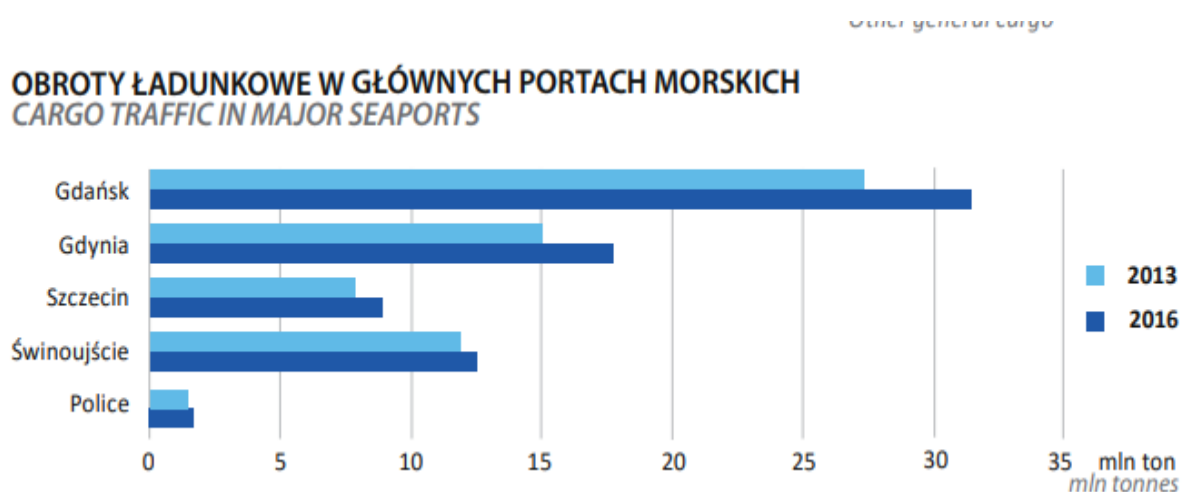
Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Szczecinie

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

* Port Świnoujście obejmuje statki białej floty

Ryc. 26. Zawinięcia.

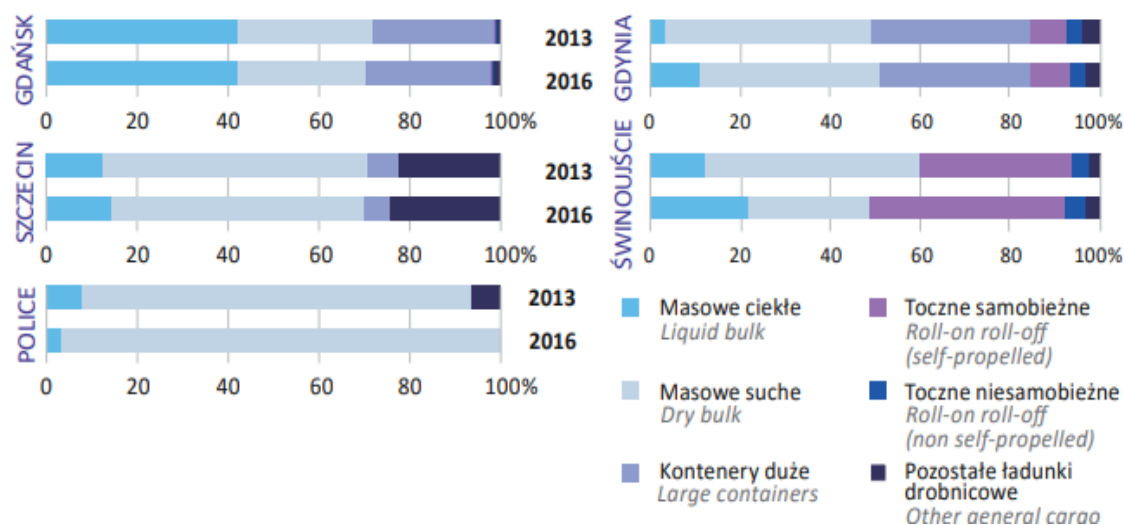
Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Szczecinie



Ryc. 27. Obroty ładunkowe.

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

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



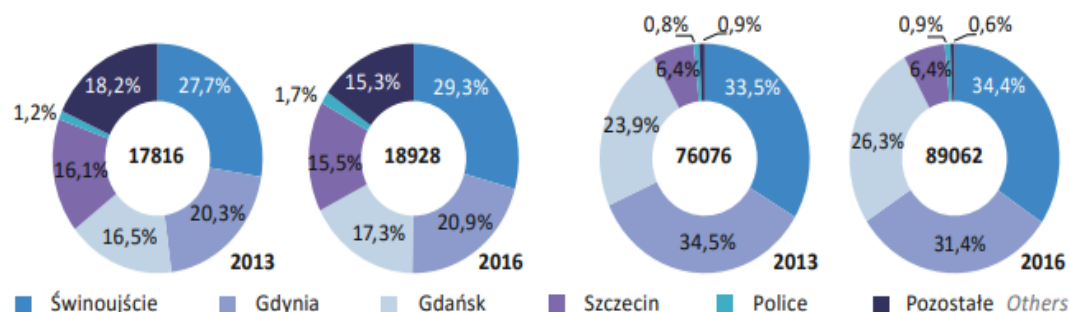
Ryc. 28. Struktura obrotów ładunkowych.

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

STATKI WCHODZĄCE DO PORTÓW MORSKICH^a SHIP ARRIVALS AT SEAPORTS^a

LI CZBA STATKÓ W NUMBER OF VESSELS

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



^a Statki o pojemności brutto (GT) 100 i więcej. ^a Ships of gross tonnage (GT) 100 and more.

Ryc. 29. Statki wchodzące.

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

MIĘDZYNARODOWY RUCH PASAŻERÓW W PORTACH MORSKICH INTERNATIONAL PASSENGER TRAFFIC IN SEAPORTS



Ryc.30. Ruch pasażerów – podział na porty.

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

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

PORTY PORTS		Ogółem Grand total	Przyjazdy Arrivals	Wyjazdy Departures
OGÓŁEM TOTAL	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. 31. Ruch pasażerów w liczbach.

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

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

PORTY PORTS		Ogółem Grand total	Wyładunek Unloading			Załadunek Loading		
			razem total	w tym of which		razem total	w tym of which	
				z ładunkiem with load	puste empty		z ładunkiem with load	puste empty
W SZTUKACH IN NUMBERS								
OGÓŁEM TOTAL	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. 32. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim.

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

5.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych

5.8.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa

Na wodach portu morskiego w Szczecinie, zgodnie z terytorialnym zakresem działania inspektorów rybołówstwa morskiego, na podstawie zgodnie z terytorialnym zakresem działania inspektorów rybołówstwa morskiego na podstawie Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 24.09.2004 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2267), rybołówstwo dotychczas nadzorował Okręgowy Inspektor Rybołówstwa w Szczecinie. Obecnie w ustawie ujednolicono sposób przeprowadzania inspekcji podmiotów wykonujących rybołówstwo komercyjne i rekreacyjne przez ustanowienie jednego organu powołanego do kontroli przestrzegania przepisów o rybołówstwie morskim oraz o organizacji rynku rybnego w osobie Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Słupsku. Nowy organ centralnej administracji rządowej został utworzony w miejsce okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego..

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

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

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

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

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

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

§ 164. stanowi:

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

5.8.3. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

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

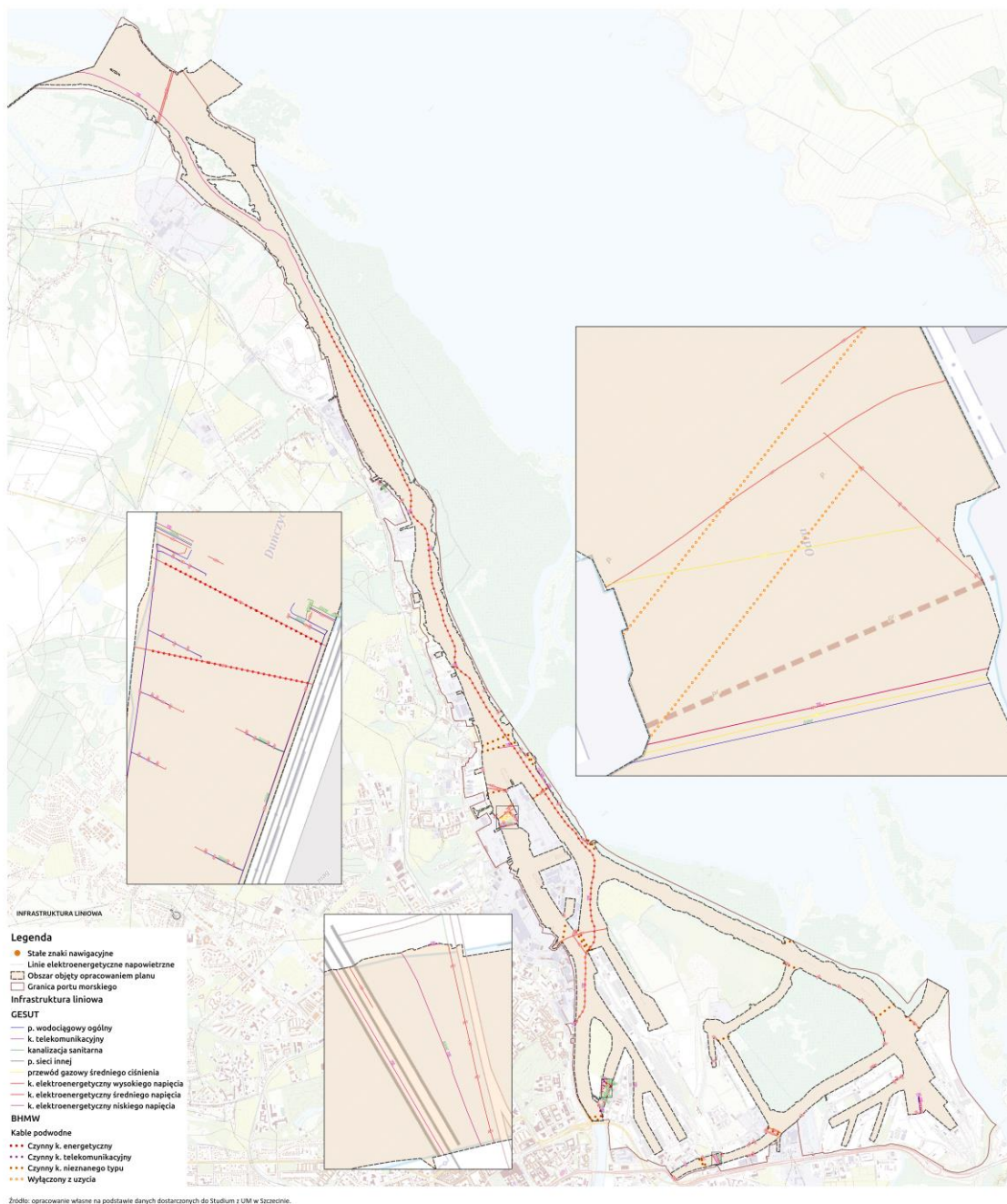
5.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia

Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej „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”.

5.9.1. 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. 25. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.



Ryc. 33. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

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

5.9.2. Elementy nad wodami portowymi

Na obszarze opracowania zinventaryzowano następujące obiekty nadwodne:

- Most Brdowski,
- Most Cłowy,
- Droga krajowa nr 10 wraz z mostem im. Pionierów Miasta Szczecina,
- Linie kolejowe,
- Droga krajowa nr 31 (ul. Floriana Krygiera),
- most nad Duńczycą – z nabrzeżem Starówka na Wyspę Grodzką.

6. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

IP – funkcjonowanie portu (1Ip, 3Ip, 5Ip, 8Ip, 11Ip, 12Ip, 13Ip, 14Ip, 22Ip)

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

T – Transport (2T, 4T, 6T, 7T, 10T, 15T, 16T, 18T, 19T, 20T, 21T, 24T)

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

S – turystyka, sport i rekreacja (9S, 17S)

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 (23W)

Funkcja sztuczne wyspy i konstrukcje 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 24 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 10 akwenach

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

Badania naukowe (N) są funkcją dopuszczalną w 12 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 12 akwenach

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

Transport (T) jest funkcją dopuszczalną w 12 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 3 akwenach

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 Szczecinie. 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 Szczecinie 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 Szczecinie jest od lat wpisany w krajobraz miasta.

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.*

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 8.

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 (N₂O), gazów przemysłowych (HFC, PFC, SF₆)] w ilościach mogących być przyczyną efektu cieplarnianego.

Realizacja ustaleń Planu nie będzie wpływać w sposób znaczący na środowisko przyrodnicze. Ochrona środowiska i przyrody została wskazana jako funkcja dopuszczalna w 10 akwenach. W ustaleniach ogólnych Planu wskazano w §3, 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 portu w Szczecinie. 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 dotyczy obszaru funkcjonującego portu morskiego w Szczecinie, nie przewiduje się aby ustalenia planu wpłynęły na zmiany w fenologii roślin czy zwierząt. Nie przewiduje się oddziaływań powodujących wzrost temperatury powietrza w skali krótkoterminowej i długoterminowej.

Na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko brak jest wystarczających informacji na temat konkretnych zamierzeń i w związku z tym nie jest możliwa dokładna ocena tego wpływu. Dlatego też wskazane jest dla wszystkich nowych przedsięwzięć przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko lub oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi.

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

7.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.

Warunki grunowo-wodne obszaru Planu zostały opisane w rozdziale 3.5. Zgodnie z Planem Gospodarowania Wodami obszar Planu znajduje się w zasięgu jednolitej części wód podziemnych: PLGW60004, dla której ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone.

Zgodnie z PGW, obszar objęty projektem Planu znajduje się w zasięgu trzech jednolitych części wód powierzchniowych (rzecznych): Odra od Parnicy do ujścia PLRW6000211999, Kanał Policki RW6000019954 i Parnica RW6000019954. Dla. Obszarów Odra od Parnicy do ujścia i Parnica ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określona została jako zagrożona

a termin osiągnięcia dobrego stanu wyznaczony został na 2027 rok dla obszaru Odra od Parnicy do ujścia i 2021 r. w Przypadku Parnicy.

JCWP Kanał Policki został oceniony jako dobry a ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jako niezagrożone.

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

W uzasadnieniu dla RW6000019954 stwierdzono brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku otwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności. Termin osiągnięcia dobrego stanu przesunięto na 2021 r.

Realizacja ustaleń Planu będzie związana z użytkowaniem obszaru Planu przez jednostki pływające użytkujące obszar portu Szczecin, 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 decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia kreślono warunki w celu ograniczania niekorzystnego wpływu na JCWP Odra od Parnicy do Ujścia.

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

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

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

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. Powstawanie odpadów może być również związane z dopuszczeniem funkcji S, turystyka sport i rekreacja.

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

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

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

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

Zgodnie ze Stanowiskiem Ministerstwa Środowiska dotyczącym interpretacji przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. 2013 r., poz. 21) dla urzędów marszałkowskich i regionalnych dyrekcji ochrony środowiska opublikowanym w lipcu 2013 r.

na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska klasyfikacja osadów dennych pod względem ich niebezpieczności powinna być dokonana na podstawie oceny, czy posiadają one właściwości niebezpieczne (http://www.mos.gov.pl/g2/big/2013_10/53acc56c95a6bee5fb652387a0ef62c4.docx). Jeżeli osady nie są niebezpieczne i ich zagospodarowanie spełnia warunki określone w art. 2 pkt 7 ustawy o odpadach, wówczas nie będą traktowane jako odpady (są wyłączone spod przepisów ustawy o odpadach) i nie będzie miała do nich zastosowania zmiana klasyfikacji odnosząca się do odpadów. Nadanie osadom statusu odpadów musi następować w procedurze badawczej w oparciu o par. 4, pkt. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 13 maja 2004 r. w sprawie warunków, w których uznaje się, że odpady nie są niebezpieczne (Dz.U. nr 128, poz. 1347) w szczególności załącznika nr 3 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, które klasyfikuje substancje na toksyczne, rakotwórcze, mutagenne, szkodliwe na rozrodczość, żrące i drażniące. W przypadku stwierdzenia, że stężenia substancji są niższe niż wymienione w załączniku 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska, urobek uznaje się za nieposiadający składników i właściwości powodujących, że jest niebezpieczny zgodnie z § 7 tego rozporządzenia. Przy spełnieniu powyższych warunków urobek nie jest kwalifikowany jako odpad zgodnie z art. 2 pkt. 7 ustawy o odpadach. Przy niespełnieniu 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 3.6. niniejszej Prognozy. Obszar Planu, w odniesieniu do stref podlegających oceniew ramach monitoringu środowiska jest reprezentatywny dla strefy aglomeracji szczecińskiej, dla większości obszaru Planu i strefy zachodniopomorskiej dla części północnej obszaru Planu. 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.

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 obowiązują, do faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania. Ochronie przed hałasem podlegają przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej, zagrodowej, mieszkaniowo-usługowej, tereny związane ze stałym pobytem dzieci i młodzieży, tereny szpitali, domów opieki, a także tereny o charakterze wypoczynkowo-rekreacyjnym. Dla terenów przemysłowych, usługowych, a także leśnych oraz terenów upraw rolnych nie ma określonych dopuszczalnych poziomów hałasu.

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z ustaleniami Planu teren 1 Ip pełni funkcje przeładunkowe, postojowe, przeładunkowo-postojowe, stoczniowe, postojowo-remontowe. Hałas będzie więc związany z tą działalnością w przypadku realizacji ustaleń planu, co szczegółowo powinno zostać ocenione w ramach oceny oddziaływania na środowisko na zasadach przepisów odrębnych.

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

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

7.3. Środowisko biotyczne.

7.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.

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

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

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

w obszarze planowanej inwestycji są raczej odporne na te czynniki (Tubificidae i larwy Chironomidae), więc nie powinny znacznie ucierpieć pod tym względem.

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

Działanie to wiąże się z fizycznym zasypaniem osadów dennych, wraz z organizmami w nich żyjącymi. 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 toru wodnego oraz torów podejściowych, dotyczyć będzie więc głównie akwenów o funkcji podstawowej T oraz pozostałych, w których dopuszczone zostały tory wodne do nabrzeży i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich.

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

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

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

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

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

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

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

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 inwentaryzacji¹⁸ w granicach Planu nie zostały stwierdzone gatunki chronione. Zostały one stwierdzone w sąsiedztwie obszaru Planu, zwłaszcza na terenach niezainwestowanych i mało dostępnych dla człowieka np. teren Wyspy Dębina. W jej sąsiedztwie wyznaczony został teren 5Ip – funkcjonowanie portu.

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

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

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

Dla toru wodnego Szczecin – Świnoujście, który w projekcie Planu wyznaczony został jako akwen 2T, 6T, przeprowadzone postępowanie zakończone wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”. Nie wykazało ono znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie wpływu na ptaki. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie ochrony przyrody wskazano m.in. aby zastosować technologię o jaknajmniejszej uciążliwości akustycznej, emisję hałasu podczas prowadzonych prac minimalizować poprzez stosowanie maszyn i urządzeń spełniających polskie normy, a do prac dopuszczać sprzęt odpowiednio wyciszony i sprawny technicznie onieskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Dla innych torów wodnych będzie wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z kwalifikacją wskazaną w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,

¹⁸ Inwentaryzacja w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026”

(§2 ust. 1 pkt.33 porty lub śródlądowe drogi wodne pozwalające na żeglugę statków o nośności większej niż 1350 t, w rozumieniu ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej).

Niezależnie od powyższego, 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 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.

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. Wykonując te prace należy pamiętać o zlokalizowanych na terenie portu w Szczecinie obrębach ochronnych, ustanowionych Zarządzeniem Nr 1 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 30 października 2018 r. w celu ochrony miejsc rozrodu i podchowu ryb w okresie od 1 kwietnia do 31 maja.

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

- Ponownie osiadający osad może zasypać ikrę i larwy, a także ich pożywienie

- Wysokie stężenia zawieszonego osadu mogą spowodować przemieszczenie się dorosłych osobników z ich naturalnych tarlisk.

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

Siedliksa przyrodnicze

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

W sąsiedztwie obszaru Planu miejscami stwierdzono siedlisko przyrodnicze 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe oraz siedlisko 3150-1 jeziora eutroficzne, które stwierdzono na jeziorze Dąbie.

Wpływ na siedliska może dotyczyć głównie akwenów dla których wyznaczono funkcję podstawową Ip – funkcjonowanie portu, i dla których realizacja ustaleń Planu będzie związana z ingerencją w brzeg w związku z realizacją ustaleń Planu (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).

W związku z tym, że na etapie niniejszej oceny brak jest informacji na temat konkretnych przedsięwzięć i miejsc ich lokalizacji wskazane jest aby przed podjęciem realizacji nowych inwestycji mogących ingerować w siedliska 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.

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).

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 Szczecinie, który od lat istnieje, funkcjonuje i na stałe wpisany jest w specyfikę miasta Szczecin, gdyż znajduje się w samym środku miasta. Ustalenia Planu porządkują stan istniejący i dopuszczają różój analizowanego obszaru uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne.

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

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

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

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

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

7.3.7. Zabytki i dobra materialne

W granicach Planu brak jest wraków 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.*

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

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

Plan zadań ochronnych OSOP „Dolina Dolnej Odry” ustanowiony został Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2014, poz. 1934).

Fragment południowej części obszaru Planu znajduje się w granicach tego obszaru.

W granicach ww. obszaru Natura 2000 znajduje się fragment akwenu 13Ip i 22Ip oraz 21T.

Akwen 13Ip graniczy z Nabrzeżem Zabrzezańskim, które jest umocnione i wchodzi w skład portu przeładunków masowych. W sąsiedztwie terenu 22Ip znajduje się Wyspa Mienia, która nie jest zainwestowana, nie mniej znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie terenów portu w Szczecinie.

W związku z zainwestowaniem analizowanego obszaru nie przewiduje się wpływu ustaleń Planu na obszar Natura 2000.

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

Południowa granica Planu znajduje się około 1 km od obszaru Dolna Odra.

Mając na uwadze odległość obszaru Planu od ww. obszaru chronionego oraz to, iż siedliska chronione obszaru Dolna Odra dotyczą terenu lądu nie przewiduje się wpływu ustaleń Planu na ten obszar chroniony

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

Fragment północnej części obszaru Planu (akweny 3Ip i 2T znajdujące się przy północnej granicy Planu) znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński.

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

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.

Zespoły przyrodniczo krajobrazowe

Zespół Przyrodniczo Krajobrazowy „Dębina”

Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Dębina” obejmuje wyspę „Dębina”, oddzielającą Odrę od jeziora Dąbie. Znajduje się w sąsiedztwie wschodniej granicy obszaru Planu. Powołany został w celu ochrony cennego ekosystemu, mającego szczególne znaczenie dla ochrony rzadkich gatunków roślin oraz ginących i zagrożonych wyginięciem gatunków ptaków drapieżnych, dla których wyspa jest lęgowiskiem (Dz. U. Woj. Zachodniopom. 2002, nr 52, poz. 1127) zmieniony Rozporządzeniem nr 22/2003 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 15 grudnia 2003 r. (Dz. U. Woj. Zachodniopom. z 2003 r. Nr 128, poz. 2453).

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

W sąsiedztwie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dębina w Planie wyznaczony został teren 5Ip – funkcjonowanie portu. Pozytywnym ustaleniem w zakresie ochrony zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ustalenie *ograniczenie realizacji umocnienia dna do sposobów nie zagrażających systemowi ochrony brzegów*.

Wskazane jest ograniczenie do niezbędnego minimum zainwestowania w związku z realizacją ustaleń dla akwenu 5Ip, sąsiadującego z ww. obszarem chronionym.

Zespół Przyrodniczo Krajobrazowy „Zaleskie Łęgi” około 0,5 km na południe od granic Planu. Obszar położony w Dolinie Odry o powierzchni 71,58 ha. Powołany został rozporządzeniem Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 15 lutego 2001 r. (Dz. Urz. z 2001 r. Nr 6, poz. 76). Celem powołania jest ochrona cennego ekosystemu lasów bagiennych, mającego szczególne znaczenie dla zachowania i ochrony rzadkich gatunków roślin i zwierząt.

Mając na uwadze oddalenie od obszaru Planu nie przewiduje się wpływu realizacji jego ustaleń na ten obszar.

7.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody

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

Użytek ekologiczny „Babińskie Zbocza I”

Celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych muraw i zarośli porastających bardzo urozmaicone krajobrazowo zbocza doliny Odry. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry. Nie stwierdzono bezpośrednich zagrożeń. Zalecenia konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

Planowany użytek ekologiczny znajduje się w sąsiedztwie północnej części obszaru Planu, sąsiaduje z północnym fragmentem akwenu 1Ip. Nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na ten użytek. Nie mniej wskazane jest przemyślane zainwestowanie związane z wyznaczoną w Planie funkcją.

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

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry, kompleks łąk, łąk, źródeł ze skrzypem olbrzymim.

Nie stwierdzono bezpośrednich zagrożeń. Zalecenia konserwatorskie: chronić proces sukcesji zbiorowisk leśnych.

Z racji oddalenia obszaru Planu od planowanego użytku i braku ingerencji ustaleń Planu w cele ochrony nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na ten użytek.

Użytek ekologiczny „Dolina Skolwińska” - celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych doliny z pozostałościami lasów łąkowych oraz bogatymi florystycznie ziołoroślami.

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako przeciętny.

Zagrożenie stanowi sukcesja trzcinnika, trzciny, osiki. Zalecenia konserwatorskie: wykaszanie wychodnie i zbocza z roślinnością trawiastą.

Z racji oddalenia obszaru Planu od planowanego użytku i braku ingerencji ustaleń Planu w cele ochrony nie przewiduje się oddziaływania ustaleń Planu na ten użytek.

Użytek ekologiczny „Kacze, Mewia Wyspa i Żurawi Ostrów”

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

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

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

Część planowanego użytku znajduje się w akwenu 8Ip. Nie przewiduje się znaczących oddziaływań nie mniej wskazane jest ograniczenie intensywnego zainwestowania w strefie brzegowej ww. użytku.

Użytek ekologiczny „Wielka Kępa, Mieleńska Łąka, Sadlińskie Łąki”

Celem ochrony jest ochrona wysp położonych w dolinie Regalicy będące miejscem rozrodu płazów, gadów i ptaków. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry, wyspa pokryta szuwarami i łągami. Brak jest bezpośrednich zagrożeń. Wskazanie konserwatorskie: stosowanie ochrony czynnej.

Obszar planowanego użytku znajduje się poza granicami obszaru Planu, nie przewiduje się więc oddziaływań realizacji ustaleń Planu na ten użytek.

Zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Leśne Wzgórze” (odległość 150 m) – celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych kompleksu leśnego na urozmaiconym krajobrazowo terenie. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry. Zagrożeniem jest wydeptywanie. Zalecenie konserwatorskie: zachowywać 5% wydzieleń nienaruszonych przy zabiegach, dostosowywać skład odnowień do roślinności potencjalnej.

Obszar planowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego znajduje się poza granicami obszaru Planu, nie przewiduje się więc oddziaływań realizacji ustaleń Planu na ten użytek.

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

Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry. Nie stwierdzono zagrożeń.

Zalecenia konserwatorskie: zachowanie stanu obecnego, ograniczenie i miejscami wykluczenie hodowli drzewostanów. Obszar chroniony obecnie jako zespół przyrodniczo krajobrazowy.

Z racji oddalenia od obszaru Planu nie przewiduje się oddziaływania związanego z realizacją ustaleń Planu.

Rezerwat przyrody „Dębina i Czarnołęka”

Celem ochrony jest zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych ekosystemów o cechach naturalnych, regenerujących się na obszarach aluwialnych w dolinie Odry. Stan zachowania walorów przyrodniczych oceniono jako dobry.

Wskazania konserwatorskie: brak bezpośrednich, dawniej wprowadzenie plantacji topoli kanadyjskich.

Część proponowanego do ochrony obszaru chroniona jest w ramach powołanego zespołu przyrodniczo krajobrazowego Dębina.

Wyspa Czarnołęka znajduje się ponad 1 km od granic Planu nie przewiduje się więc oddziaływania związanego z realizacją ustaleń Planu. Odnośnie wyspy Dębina wskazania opisane zostały w powyższym rozdziale.

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, 8Ip, 11Ip, 12Ip, 13Ip, 14Ip, 22Ip). Funkcjonowanie portu wskazane została jako funkcja dopuszczalna w 3 akwenach.

Tabela 4. 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)				
1lp, 5lp,	– w wyznaczonym podakwenie SZC.1.lp.1, SZC.5.lp.1 obowiązuje zakaz krzyżowania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób inny niż pod kątem 90°, a jeśli jest to niemożliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni;	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. 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
1lp, 3lp, 8lp, 11lp, 12lp, 13lp, 14lp, 22lp	– nakaz utrzymania widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych na potrzeby bezpieczeństwa nawigacyjnego			
1lp, 8lp, 11lp, 14lp,	– ograniczenie realizacji obrotów do sposobów nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	Oddziaływanie długotrwałe.
		Powietrze	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
				na etapie realizacji inwestycji
		Człowiek	Niekorzystne	Oddziaływanie krótko trwałe, tylko na etapie realizacji inwestycji
1lp, 11lp, 13lp, 14lp,	– ograniczenia w realizacji głębi dokowych do sposobów: a) nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej, b) nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	
		Powietrze	Średniokorzystne	
		Człowiek,	Niekorzystne	
		Brzeg morski	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe, regulacja linii brzegowej, a tam gdzie to konieczne ochrona istniejącej linii brzegowej
1lp	– ograniczenie realizacji umocnienia dna do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych;	Człowiek,	Średniokorzystne,	
		Woda, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze, Krajobraz,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe
1lp, 11lp, 13lp,	– ograniczenia realizacji funkcji w miejscach wykonywania prac budowlanych, polegających na realizacji skarp w ramach pogłębienia toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m	Woda, Człowiek, Ptaki, Ryby,	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
		Bentos, Powietrze		korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
1lp, 11lp, 13lp	– w wyznaczonym podakwenie SZC.1.lp.2, SZC.11.lp.1 ustala się ograniczenia w realizacji funkcji do sposobów nie naruszających konstrukcji mostu; – w wyznaczonych podakwenach SZC.13.IP.2, SZC.13.IP.4, SZC.13.IP.5, SZC.13.IP.6 i SZC.13.IP.7 ustala się ograniczenia realizacji funkcji do sposobów nie naruszających konstrukcji mostów	Ryby, Człowiek Ptaki,	Średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
5lp	– w wyznaczonych podakwenach SZC.5.lp.2, SZC.5.lp.3, SZC.5.lp.4 i SZC.5.lp.5 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od strony wody oraz utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, b) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków	Ptaki Krajobraz	Korzystne	
5lp	– ograniczenie realizacji umocnienia dna do sposobów nie zagrażających systemowi ochrony brzegów	Ryby Woda Bentos	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
5lp, 12lp, 13lp,	– ograniczenie realizacji obrotnic do sposobów nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej;	Ryby Woda Bentos	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
				działalność inwestycyjną
5lp, 12lp, 13lp	– ograniczenia w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej, w tym pomosty, mola, pirsy, slipy, do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych	Ptaki (siedliska na brzegu?) Woda Bentos Ryby	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
5lp, 8lp, 12lp, 22lp	– ograniczenia realizacji funkcji w miejscach wykonywania prac budowlanych, polegających na realizacji skarp w ramach pogłębienia toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m;	Ptaki (siedliska na brzegu?) Woda Bentos Ryby	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
13lp,	– zakaz rybołówstwa komercyjnego, z wyłączeniem podakwenów SZC.13.lp.1, SZC.13.lp.2 i SZC.13.lp.3	Ptaki (żywiące się rybami) Ryby	korzystne	Działania długotrwałe.
12lp	– w obszarze ochrony wizury znaków nawigacyjnych obowiązuje zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków	Ptaki Krajobraz	Korzystne	

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 12 akwenach (2T, 4T, 6T, 7T, 10T, 15T, 16T, 18T, 19T, 20T, 21T, 24T,). Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 12 akwenach, w zależności od podstawowej funkcji akwenu wskazane zostały ograniczenia.

Tabela 5. 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, 6T, 10T, 15T, 16T, 18T, 19T, 20T, 21T, 24T	— 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	Niekorzystne Korzystne	Ograniczenia wskazane w tym pkt. ograniczają działalność inwestycyjną
2T, 4T, 6T, 10T, 16T, 19T, 20T, 21T, 24T	— 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, 4T, 6T, 7T, 10T, 15T, 16T, 18T, 19T, 20T, 21T	— zakaz nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi	Woda Bentos Ryby	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
				wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
4T	w wyznaczonym podakwenie SZC.4.T.1 obowiązuje zakaz krzyżowania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób inny niż pod kątem 90o, a jeśli jest to niemożliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni;	Woda Ryby Bentos	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe.
4T, 6T, 21T	ograniczenie realizacji obrotnic do sposobów nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej	Ryby Woda Bentos	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają w pewnym zakresie działalność inwestycyjną
7T	zakaz lokalizacji elementów liniowych infrastruktury technicznej	Ryby Woda Bentos	korzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną
7T	- w obszarze ochrony wizury znaków nawigacyjnych obowiązuje zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków; możliwość ograniczenia rozmiarów kotwiczowiska w przypadku lokalizacji obrotnicy; w wyznaczonym podakwenie SZC.7.T.1 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od	Ptaki Krajobraz	Korzystne	

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
	strony wody oraz utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, b) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków			
10T,	— ograniczenie parametrów statków przechodzących akwenem z uwagi na most stały	Ryby Woda Bentos	korzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną
10T, 21T	— w wyznaczonym podakwenie SZC.10.T.1, SZC.21.T.1 i SZC.21.T.3 ustala się ograniczenia w realizacji funkcji do sposobów nie naruszających konstrukcji mostu	Ryby Woda Bentos	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną
21T	— w wyznaczonym podakwenie SZC.21.T.2 ustala się zakaz układania elementów liniowych infrastruktury technicznej	Ryby Woda Bentos	korzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną

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 (9S, 17S,).

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

Tabela 6. 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)				
9S, 17S	– 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
9S, 17S	– ograniczenia w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej, w tym pomosty, mola, pirsy, slipy, do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych	Ryby Woda Bentos	korzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną
17S	– w wyznaczonym podakwenie SZC.17.S.1 ustala się ograniczenia w realizacji przepraw stałych do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych	Ryby Woda Bentos	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
17S	– w wyznaczonym podakwenie SZC.17.S.2 ustala się ograniczenia w realizacji funkcji do sposób nie naruszających konstrukcji mostu	Ryby Woda Bentos	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną

8.4. 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 (23W).

Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 12 kwenach.

Tabela 7. 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)				
23W	– 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
23W	– ograniczenia w budowie nowych elementów infrastruktury portowej do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych;	Ryby Woda Bentos	średniokorzystne	Działania długotrwałe. Ograniczają działalność inwestycyjną

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

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

W przypadku pozostałych funkcji będą one zapewne realizowane w dotychczasowy sposób, w niektórych obszarach portu nieorganizowany i nieuporządkowany

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

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

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

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

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.

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

Realizacja ww. prac wymagać będzie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w związku z §2 ust. 1. pkt 33. porty lub śródlądowe drogi wodne pozwalające na żeglugę statków o nośności większej niż 1350 t, w rozumieniu ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458 oraz z 2015 r. poz. 1690 i 1960).

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

Na etapie prac nad dokumentem planistycznym brak jest wiedzy na temat konkretnych planowanych przedsięwzięć i dokładnych miejsc ich lokalizacji. Z racji tego wskazane jest wykorzystanie instrumentu jakim jest ocena oddziaływania na środowisko, o której mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i dla wszystkich nowych przedsięwzięć będących skutkiem realizacji ustaleń projektu Planu

wskazane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jeżeli przedsięwzięcia nie wymagają uzyskania wspomnianej decyzji, przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z przepisami ww. ustawy.

11. Oddziaływanie transgraniczne

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

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

12. Rozwiązanie alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie

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

a) sztucznych wysp i konstrukcji, b) transportu, c) infrastruktury technicznej, d) ochrony środowiska i przyrody, e) dziedzictwa kulturowego, f) rybołówstwa, g) akwakultury, h) pozyskiwania energii odnawialnej, i) poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż, j) turystyki, sportu i rekreacji, k) obronności i bezpieczeństwa państwa, l) inne niż wymienione w lit. a–k, w zależności od potrzeb planu;

Specyfika i dotychczasowe użytkowanie portu morskiego w Szczecinie 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 Szczecinie.

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 zgromadzonych w trakcie monitoringów i inwentaryzacji przyrodniczych, informacje udostępniane przez organy ochrony środowiska (m. in. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie), Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Szczecinie oraz Urząd Miasta Szczecin. 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 Szczecinie, będącego w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie umożliwi zrównoważony rozwój w obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Szczecinie poprzez zdefiniowanie i uporządkowanie korzystania z tych obszarów, uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne.

Na obszarze objętym Planem nie stwierdzono siedlisk przyrodniczych, znajdują się one miejscami w sąsiedztwie granic Planu, w strefie brzegowej. W granicach Planu nie ma obiektów znajdujących się w ewidencji zabytków.

Fragment południowej części obszaru Planu znajduje się w granicach Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Dolnej Odry”). Fragment północnej części obszaru Planu znajduje się w granicach SOOS „Ujście Odry i Zalew Szczeciński”.

W sąsiedztwie granic obszaru Planu znajduje się Zespół przyrodniczo krajobrazowy Dębina.

Nie prognozuje się wystąpienia znaczącego oddziaływania na środowisko abiotyczne w wyniku realizacji ustaleń Planu. W analizie wpływu realizacji ustaleń Planu na środowisko biotyczne rozpatrzono oddziaływania związane z: usunięciem osadów dennych, zmianą przezroczystości wody, oddziaływaniem na gatunki i siedliska, zdrowie ludzi, zabytki i dobra materialne istniejące oraz planowane formy ochrony przyrody. Nie przewiduje się znaczących oddziaływań na analizowane komponenty środowiska.

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

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

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

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

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

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

14. Literatura i materiały archiwalne

- Bontemps S. 1971. Cert. PWRiL, Warszawa, 216p;
- Brandt K., 1896. Ueber das Stettiner Haff. Wissenschaftliche Meer-esuntersuchungen. Neue Folge Erster Band, Heft 2, 105—144.
- Bzoma S. 2008: Wpływ kormorana *Phalacrocorax carbo* na ichtiofaunę akwenów polskiej strefy przybrzeżnej Bałtyku. Wyd. MIR Gdynia.
- Chełkowski Z. 1959: Szczątki ryb w materiale wykopaliskowym z osady wczesnośredniowiecznej Szczecin-Mścięcino. Mat. Zachodniopomorskie. tom. V;
- Chełkowski Z., Chełkowska B., Ciupiński M. 1994: Period of downstream migration of sea trout (*Salmo trutta* L.) smolts grown in Gowienica river. Acta. Ichth. Piscat. 24 (1): 145-152;
- Czerniejewski P., Keszka S., Rybczyk A. 2008: *Chelon labrosus* (Risso, 1827) – the first record from Lake Dąbie (Poland). Oceanologia, 50 (2), 281-284;
- Czerniejewski P., Robakowski P., Raczyński M., Wawrzyniak W., Bugaj A. 2006: Struktura gatunkowa i wielkość połowów ryb w Zalewie Szczecińskim na początku XXI wieku. [W]: K. Furmańczyk (red.) Brzeg Morski Zrównoważony. Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi w Polsce – stan obecny i perspektywy. s. 182-194;
- Czerniejewski P., Rybczyk A., Tański A., Keszka S. Antoszek A. 2011. Growth rate and condition of vimba, *Vimba vimba* (Actinopterygii: Cypriniformes: Cyprinidae), a species under restoration in the Odra River estuary. Acta Ichthyol. Piscat. 41 (3): 215-222;
- Czerniejewski P., Wawrzyniak W. 2005: Wielkość i struktura połowów rybackich w jeziorach zachodniopomorskich na początku XXI wieku. Studia i Materiały. T. XXIII, 1-2: 446-451. Wyd. IBEN Gorzów Wlkp.;
- Czugała A., Woźniczka A. 2010. The River Odra estuary – another Baltic Sea area colonized by the round goby *Neogobius melanostomus* Pallas, 1811. Aquatic Invasions, 5, suppl. 1, 61–65.
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności; Rada Ministrów, Warszawa 5 lutego 2013 r.;
- Dokument Implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) [MliR, 2014];
- Dokument roboczy służb Komisji – Komunikat komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Bruksela, luty 2013;
- Domagała J. Szulc M. 2007: Twaide shad (*Alosa fallax*): a scarce, but constant component of the Baltic fish fauna off the river Odra mouth. Does it merit support? Zuvivinkyste Lituvoye, 7: 60-64;
- Domagała J., Szulc M., Pilecka-Rapacz M. 2008: Wędrówki parposzy (*Alosa fallax*) do ujścia rzeki Odry. W: Ryby wędrówne w Polskiej gospodarce wobec nowej polityki

- wspólnotowej. Tom III. Rybackie perspektywy pobrzeża południowego Bałtyku. 167-172;
- Dudko S., 2008. Wędrówki sandaczy pomiędzy Zatoką Pomorską a Zalewem Szczecińskim. [red.] W. Wawrzyniak i I., Formicki, K., Bartel, R. Dunin-Kwinta. Prospects and Perspectives of Fisheries in the Coastal Zone of the Southern Baltic: 173-180;
 - Dyrektywa 79/409/EWG z dnia 02.04.1979 r. o ochronie dzikiego ptactwa (Dyrektywa Ptasia) (Dz. U. L 103 z 25.4.1979 r. ze zm.);
 - Dyrektywa 92/43/EWG z dnia 21.05.1992 r. o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa) (Dz. U. L 206 z 22.7.1992 r. ze zm.);
 - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30.11.2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa;
 - Eksploatacja kruszyw z obszarów morskich w Polsce i Unii Europejskiej, Koziół W. i in., [w: Górnictwo i Geoinżynieria, rok 35, Zeszyt 4/1], 2011;
 - Europejska Konwencja o ochronie dziedzictwa archeologicznego, La Valetta, 1992; Karta ewidencyjna stanowiska archeologicznego W-1/2013, KEZ;
 - Gajewski Z. 1960: Węgorz. Wyd. PWRiL. Warszawa;
 - Garbacik-Wesołowska A., Adamski P. 1996: Efektywność zarybiania wód Zalewu Szczecińskiego węgorzem montee. Sympozjum. Stan i perspektywy badań hydrobiologicznych i rybackich w estuarium Odry. Wyd. MIR Gdynia. s. 21-24;
 - Garbacik-Wesołowska A., Boberski E., 2000. Stan zasobów ryb Zalewu Szczecińskiego oraz strefy przybrzeżnej Wybrzeża Zachodniego i warunki ich eksploatacji. Stud. i Mater. Mor. Inst. Ryb. Gdynia, Ser. B, 72: 77-104;
 - Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Ujście Odry i Zalew Szczeciński. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
 - Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska. Wolin i Uznam. Standardowy Formularz Danych. Data aktualizacji: 2017-02;
 - Głowaciński Z. (red.). 2001. Polska czerwona księga zwierząt. Kręgowce. Państwowe Wydawnictwo Rolnicze i Leśne, Warszawa;
 - Głowaciński Z. (red.). 2002. Czerwona księga zwierząt;
 - Gruszka, P. (2013): Polskie rybołówstwo na Zalewie Szczecińskim (presentation February 28.02.2013). (http://www.euccd.de/tl_files/eucc/pdf/Aktuelle%20Projekte/Artwei%20Ergebnisse/Workshop%20Ueckermuende/02%20Gruszka%20Prezentacja_MIR1_pol_PG.pdf);
 - Guentzel S., Wilhelm M., Szlauer-Łukaszewska A., Michoński G., Śmietana P., Keszka S., Piasecki W., Brysiewicz A., Potkański Ł., Piasecki W., Marchowski D., Guentzel S., Piasecki W., Siuda P., 2015: Ławicki i in. 2012, Guentzel i Ławicki 2014, Szlauer - Łukaszewska i in. 2015: Raport oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pt: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m”. TOM 4 część 4.1 (opracowanie podsumowujące inwentaryzację przyrodniczą przeprowadzoną na potrzeby raportu oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko). Gdańsk-Szczecin;

- 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;
- Kaczewiak C. 1995: Leszcz Zalewu Szczecińskiego w latach 1986-1994. Rep. Sea Fish. Inst. 1993-1994. Gdynia, 231-240;
- Keszka S., K. Stepanowska 1997. Pojawienie się jesiotrów (*Acipenseridae*) w estuarium Odry. Komunikaty Rybackie 2: 11-12;
- Kibitz R. 2016: Nakład połowowy żaków i wontonów w Polskiej części Zalewu Szczecińskiego w 2016r. W: (red. Wawrzyniak W., Dudko St.) Opracowanie wyników badań, obserwacji i analiz będących rezultatem wykonania pilotażowego programu badań zasobów ryb na Zalewie Szczecińskim w roku 2016 r. Maszynopis. MGMiŻS. Warszawa. 5-14;
- Komunikat Komisji Europejskiej – Europa 2020 „Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Bruksela , 3.3.2010 KOM (2010) 2020 wersja ostateczna;
- *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, Rada Ministrów, Warszawa grudzień 2011r.;
- Konwencja UNESCO, 2001;
- KPOWM Krajowy Program Ochrony Wód Morskich – Raport do Komisji Europejskiej. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Warszawa 2016.
- Krackiewicz W., 1969. Obserwacje nad wędrówkami sandacza *Lucioperca lucioperca* (L.) w rejonie ujścia Odry. Przegl. Zool. XIII, 2;
- Krajowy Plan Działania w Zakresie Energii ze Źródeł Odnawialnych (KDP), przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 7 grudnia 2010 roku (M.P. Ekspertyza na temat kryteriów lokalizacji elektrowni jądrowych oraz wstępna ocena uzgodnionych lokalizacji,i) MG, 2010;
- Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej <http://www.kzgw.gov.pl>;
- Król S. 2008: Wędrówki okoni pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Zatoką Pomorską. W: Ryby wędrowne w Polskiej gospodarce wobec nowej polityki wspólnotowej. Tom III. Rybackie perspektywy pobraża południowego Bałtyku. 181-190;

- Ławicki Ł., Guentzel S., Wysocki D. 2012: Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej dla: obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Szczeciński PLB320009 , obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011, obszaru specjalnej ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018. Szczecin;
- Neubaur R. 1926: Biologisches und Wirtschaftliches von Blei (*Abramis brama*) im Stettiner Haff und seinen Nebengewasser. Ztschr. F. Fisch. 24;
- Neuhaus E. 1931: Studien uber das Stettiner Haff und seine Nebengewasser. III. Untersuchen uber den Zander. Ibid. 29;
- Ochrona brzegów morskich, Szruba M., w: Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, styczeń – luty, 2017;
- Państwowego Instytutu Geologicznego – Państwowego Instytut Badawczego <http://m.bazagis.pgi.gov.pl/cbdg>;
- Pawelczyk-Szkudlarek A. Porębski J. 1996: Wstępne obserwacje ichtioplanktonu Zalewu Szczecińskiego w sezonie 1995. Rap. Mor. Inst. Ryb. Gdynia;
- Pęczalska A. 1962: Badania nad sieją (*Coregonus lavaretus* L.) Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego w latach 1956-1958. Prace MIR, 11 (A): 287-320;
- Pęczalska A. 1968: Development and reproduction of roach (*R. rutilus*) in the Szczecin Firth. Pol. Arch. Hydrobiol. 15:2": 103-120;
- Pęczalska A., 1973. Parposz *Alosa fallax* – ryba mało znana. Prz. Zool. 17 (2): 195-200;
- Pęczalska A., 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);
- 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.;
- Prognoza oddziaływania na środowisko miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Tor wodny” w Szczecinie. Szczecin BPPB, listopad 2016 (uaktualnienie styczeń 2017).
- 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 rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku) [MTBiGM, 2013b];
- Program wieloletni na lata 2017-2028 pod nazwą „Utrzymanie morskich wód wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028” (MTBiGM, 2016);

- Projekt planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, KZGW, 2016;
- Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH 320018;
- Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdańsk, 2009; Psuty-Lipska I., Garbacik-Wesołowska A. 1998. Species composition and fish distribution in the Pomeranian Bay and Szczecin Lagoon. Bull. Sea Fish., 3, 3–20;
- Raczyński M., Czerniejewski P., Keszka S., Witkowska M. 2008. Sprawozdanie końcowe z monitoringu naukowego z realizacji projektu nr 00025-61535-OR1600001/06: „Bonitacje rybackie rzek i jezior przybrzeżnej strefy Bałtyku województwa zachodniopomorskiego” w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego. „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006”. 2008, str. 32;
- Raczyński, M., Wawrzyniak W., Czerniejewski P. 2004. Sea lampreys *Petromyzon marinus* (L.) in Szczecin lagoon. VII Czeska Konferencja Ichtiologiczna. Vodnany. 2004, Tom 6-7/05, str. 32;
- Radziejewska, T., Schernewski, G., 2008. The Szczecin (Oder-) La-goön. In: Schiewer, U. (Ed.), Ecology of Baltic Coastal Waters Series. Ecol. Stud., vol. 197. Springer, Berlin, 115—129.
- Raport. Sposoby ochrony brzegów morskich w ich wpływ na środowisko przyrodnicze polskiego wybrzeża Bałtyku, WWF, Łabuz T., 2013;
- Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego dla planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (projekt). Szczecin, grudzień 2016 r.;
- Ropelewski A. 1996: Połowy ryb w polskiej strefie przybrzeżnej w ujęciu historycznym. Wyd. MIR, Gdynia;
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 września 2004r. w sprawie siedzib i terytorialnego zakresu działania okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego (Dz. U. poz. 2267, nr 223);
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 6 lipca 2015 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 1015, z 2015r.);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. Poz. 2183, z 2016r.);
- Rozporządzenie nr 9/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 19 marca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Karsiborskie Paprocie”.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające

- rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE;
- Sapota M.R. 2004. Round goby (*Neogobius melanostomus*) fishy invader in the Gulf of Gdańsk – a new case of general species introduction into the Baltic. *Hydrobiologia*, 514, 219–224.
 - Spieczynski, D. 2010. Waloryzacja przyrodnicza województwa zachodniopomorskiego. Biuro Konserwacji Przyrody w Szczecinie. 2010;
 - Strategia „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020 r.” (M.P. Z 2014 r., poz. 469);
 - Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, 2014;
 - Strategia Europa 2020;
 - Strategia Rozwoju Kraju – Uchwała nr 157 Rady Ministrów – Dz. Urz. z 22 listopada 2012 poz. 882 – Warszawa 2012 r.;
 - Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020- Rada Ministrów, Warszawa 30 kwietnia 2014 r.;
 - Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;
 - Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku), przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (MIB, 2013).
 - Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego VASAB 2010;
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Port Morski w Szczecinie. Szczecin 2018 r.
 - 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;
 - Szulc M., Tomaszewicz A. 2016: Wyniki połowów żakowych i wontonowych na Zalewie Szczecińskim w miesiącach styczeń - wrzesień 2016r. W: (red. Wawrzyniak W., Dudko St.) Opracowanie wyników badań, obserwacji i analiz będących rezultatem wykonania pilotażowego programu badań zasobów ryb na Zalewie Szczecińskim w roku 2016 r. Maszynopis. MG MiŻS. Warszawa. 52-61. Szypuła J. 1996: Wiek i tempo wzrostu sandacza z Zatoki Pomorskiej. *Zesz. Nauk. AR Szczecin*. 171: 35-43;
 - Szulc, M. i Domagała, J., Maximov, J., Toliussis, S., Pilecka-Rapacz, M. 2001. Increase southern Baltic in twaite shad (*Alosa fallax*) catches as a signal of increased population size of the species in the. I International Conference „Seas and Oceans” Szczecin – Międzyzdroje. 2001, strony 539-541;
 - Szypuła J., A. Rybczyk, 2001: Age, growth and condition of perch in the Odra Estuary (1991-1999). *Folia Univ. Agric. Stetin., Piscaria*, 218 (28): 151-164;
 - Wiktor J. 1954: Analiza stada sandacza na Zalewie Szczecińskim. *Prace MIR* 1954, 7: 49-61;

- Wiktor J. 1957: Wahania połowów sandacza ma Zalewie Szczecińskim w latach 1950-1955 i ich biologiczne przyczyny. *Prace MIR* 1957, 9:259-296;
- Wiktor J. 1960: Zarys warunków biologicznych Zalewu Szczecińskiego. *Pol. Arch. Hydrobiol.* VII (XX): 7-27;
- Wiktor J. 1960: Zarys warunków biologicznych Zalewu Szczecińskiego. *Pol. Arch. Hydrobiol.* VII (XX): 7-27;
- Wiktor J. Garbacik-Wesołowska A. 1993: Gospodarka zasobami rybnymi Zalewu Szczecińskiego w latach 1949-1992. W: Stan i perspektywy badań hydrobiologicznych i rybackich w estuarium Odry. Wyd. MIR. Gdynia;
- Wilkońska, Garbacik-Wesołowska A. 1996: Parposz (*Alosa fallax* (Lacepede, 1808) , (Clupeide) w Zalewie Szczecińskim i Wiślanym. I Krajowa Konferencja pt.: Ochrona rzadkich i zagrożonych gatunków ryb w Polsce, stan aktualny i perspektywy. 9-11 września 1996. Koszalin;
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim 2017. Szczecin 2018;
- Wolnomiejski N. Witek Z. 2013: The Szczecin Lagoon Ecosystem: The Biotic Community of the Great Lagoon and its Food Web Model. Wyd. Versita;
- Wolnomiejski, N., Witek, Z., 2013. The Szczecin Lagoon Ecosystem: The Biotic Community of the Great Lagoon and its Food Web Model. Versita Ltd., London, 293 pp.
- 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;
- Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego – Uchwała Nr XLII/482/10 z dnia 22 czerwca 2010 r. Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego;
- Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
- Zarządzenie nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2002 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Karsiborze, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie,

Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz w przystaniach morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu,

- Zarządzenie nr 2 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie wymiarów, okresów ochronnych organizmów morskich, obszarów wyłączonych z wykonywania rybołówstwa oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego na morskich wodach wewnętrznych oraz na Jeziorze Dąbie (Dz. Urz. woj. Zach. Z dnia 22 listopada 2016 r. Poz. 4486);
- Zimdars U. 1941: Die Fischerei des Stettiner Haffs und seiner Nebengewässer geographisch betrachtet. Jahrbuch der Pommerischen Geographischen Gesellschaft 59/60;

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

Ryc. 3. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Morskiego w Szczecinie

Ryc. 4. Lokalizacja obszarów ochrony wizury znaków nawigacyjnych.

Ryc. 5. Lokalizacja nabrzeży w Porcie Szczecin.

Ryc. 6. Długość nabrzeży w Porcie Szczecin na tle pozostałych portów.

Ryc. 7. Terminal kontenerowy.

Ryc. 8. Nabrzeża terminalu drobnicowego.

Ryc. 9. Lokalizacja nabrzeży Bulk Cargo.

Ryc. 10. Szczeciński Wolny Obszar Celny.

Ryc. 11. Morska Stocznia Remontowa Gryfia

Ryc. 12. Doki oraz nabrzeża w Morskiej Stoczni Remontowej w Szczecinie.

Ryc. 13. Park Technologiczny, Stocznia Pomerania – mapa terenu.

Ryc. 14. Mars Finance 1 Sp. z o.o. – Wyspa Gryfia.

Ryc. 15. Obszary funkcjonalne na terenie Stoczni Szczecińskiej.

Ryc. 16. ST Offshore - Fabryka w Szczecinie

Ryc. 17. Mapa obszaru Fosfan

Ryc. 18. Lokalizacja Terminalu w Szczecinie – ul. Górnośląska.

Ryc. 19. Lokalizacja firmy Skolwin Paper International

Ryc. 20. Lokalizacja firmy Skolwin Paper International

Ryc. 21. Lokalizacja North East Marina (oznaczona nr 1)

Ryc. 22. Mapa dostępności drogowej portu.

Ryc. 23. Bramy wjazdowe – Rejon Masowy.

Ryc. 24. Oznakowanie bram wjazdowych – Rejon Masowy.

Ryc. 25. Przeładunki.

Ryc. 26. Zawinięcia.

Ryc. 27. Obroty ładunkowe.

Ryc. 28. Struktura obrotów ładunkowych.

Ryc. 29. Statki wchodzące.

Ryc.30. Ruch pasażerów – podział na porty.

Ryc. 31. Ruch pasażerów w liczbach.

Ryc. 32. Kontenery w międzynarodowym obrocie morskim.

Ryc. 33. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

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

Tabela 5. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Transport (T)

Tabela 6. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sport turystyka i rekreacja (S)

Tabela 7. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)

17. Załączniki

Załączniki 1. Powiązanie Planu z innymi dokumentami.

Załącznik 2. Załącznik graficzny do prognozy oddziaływania na środowisko projektu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu norskiego w Szczecinie 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 Szczecinie

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