



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 TRZEBIEŻY**

Szczecin, czerwiec 2019 r.

Praca wykonana na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie
w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/19/17 z 27 listopada 2017 roku w Szczecinie

Zamawiający:

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

Wykonawca:

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

Zespół autorski:

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

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie i podstawy prawne	1
1.1. Podstawy prawne	2
1.2. Metodyka opracowania	6
1.3. Cel i zakres prognozy	7
2. Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Trzebieży - projekt	8
2.1. Zawartość i główne cele	8
2.2. Zasady konstrukcji planu	9
2.3. Powiązania projektu Planu z innymi dokumentami	11
2.3.1. Dokumenty poziomu transgranicznego	11
2.3.2. Istotne dokumenty strategiczne sporządzone dla przedsięwzięć i programów na obszarze objętym ustaleniami projektu Planu	15
2.3.3. Istotne dokumenty strategiczne poziomu regionalnego	25
2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego	26
3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem	26
3.1. Charakterystyka geograficzna	26
3.2. Klimat	28
3.3. Warunki geologiczne	28
3.4. Surowce i złoża	30
3.5. Warunki wodne	30
3.5.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry	30
3.5.3. Główny Zbiornik Wód Podziemnych	34
3.5.4. Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi	34
3.6. Powietrze	35
3.7. Hałas	36
3.8. Pole elektromagnetyczne	37
3.9. Gospodarka odpadami	38
3.10. Środowisko przyrodnicze obszaru planu	40
3.11. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo	42
3.11.1. Obiekty i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami	42
3.11.2. Istniejące formy ochrony przyrody	44
3.12. Proponowane formy ochrony przyrody	47
4. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych	47
4.1. Zarząd nad Portem Morskim w Trzebieży	47
4.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki	49
4.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej	51
4.4. Trasy żeglugi	52
4.5. Składowanie urobku	54
4.6. Infrastruktura portowa	55
4.6.1. Nabrzeża portowe	55
4.6.2. Falochrony i umocnienia brzegowe	59
4.6.3. Dostępność drogową i kolejową	67
4.7. Port w liczbach	68
4.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych	73
4.8.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa	73
4.8.2. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi	73

4.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia, infrastruktura	73
4.9.1. Liniowa infrastruktura techniczna.....	73
4.9.2. Elementy nad wodami portowymi	75
4.9.3. Inne obiekty.....	75
5. Sport turystyka i rekreacja	75
6. Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe związane z realizacją ustaleń Planu	79
6.1. Oddziaływanie na krajobraz.....	79
6.2. Środowisko abiotyczne.	80
6.2.1. Klimat.....	80
6.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.	80
6.2.3. Odpady.	81
6.2.4. Powietrze.....	83
6.2.5. Hałas.....	83
6.3. Środowisko biotyczne.	84
6.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.	84
6.3.2. Zmiana przezroczystości wody.	85
6.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.	86
6.3.4. Oddziaływania na gatunki i siedliska przyrodnicze podlegające ochronie prawnej.	87
6.3.5. Wpływ na różnorodność biologiczną.....	90
6.3.6. Zdrowie ludzi	90
6.3.7. Zabytki i dobra materialne	91
6.3.8. Obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	91
6.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody.....	95
7. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie.....	95
8. Analiza ustaleń planu wraz z oceną ich znaczącego oddziaływania.....	97
8.1. Funkcjonowanie portu (Ip).....	97
8.2. Transport (T)	101
8.3. Sport, turystyka i rekreacja (S).....	103
9. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji ustaleń planu.	106
10. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.....	106
11. Oddziaływanie transgraniczne.....	107
12. Rozwiązanie alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie	107
13. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.....	108
14. Literatura i materiały archiwalne	110
15. Oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy.	118
16. Spis rycin i tabel	118
17. Załączniki.....	119

1. Wprowadzenie i podstawy prawne

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

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

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

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

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

Niniejszą prognozę oddziaływania na środowisko opracowano w związku z opracowywaniem projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – Port Morski w Trzebieży w obszarze kompetencji dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w ramach umowy numer GPG-I-370/POWER-P/1/19/17 z dnia 27 listopada 2017 r. w Szczecinie.

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

Prognoza została opracowana zgodnie z zakresem wskazanym w art. 51 ww. ustawy oraz zgodnie z pismem Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: NZNS.7040.2.6/4.2018 oraz pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 kwietnia 2018 r., znak: WOPN-OS.411.40.2018.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 E – port morski w Trzebieży.

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 2019 r., poz. 1186
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2018 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 Trzebieży (dalej: projekt Planu, Plan) polegało na szczegółowej analizie zapisów projektu planu oraz identyfikacji możliwych do ustalenia skutków oddziaływania na poszczególne elementy środowiska, a także szczegółowej analizie możliwych zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru realizacji ustaleń planu.

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

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

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

- Prognozę oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028 opracowaną w 2016 r. przez zespół projektowy Wydziału Biologii Uniwersytetu Szczecińskiego oraz Pracowni Ochrony Środowiska Paweł Molenda.

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

Korzystne: korzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko,

Średniokorzystne: średnikorzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko,

Niekorzystne: niekorzystne skutki realizacji ustaleń Planu na środowisko.

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

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

1.3. Cel i zakres prognozy

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

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

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

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

Obszarowi Planu nadano unikalny kod TRZ.

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 Trzebieży 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 Trzebieży.

Powierzchnia obszaru projektu planu wynosi 0,111 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 Trzebieży - projekt

2.1. Zawartość i główne cele

Opracowanie projektu Planu zagospodarowania przestrzennego – port morski w Trzebieży 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 Trzebieży będącego w obszarze kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie umożliwi zrównoważony rozwój poprzez zdefiniowanie i uporządkowanie korzystania z tego obszaru, uwzględniając uwarunkowania naturalne, prawne, gospodarcze i społeczne. Tematyka planu obejmuje wybrane istniejące i przewidywane sposoby korzystania z przestrzeni portu morskiego w Trzebieży, w szczególności: rybołówstwo i jego obsługę, infrastrukturę liniową (kable,

rurociągi, mosty drogowe i kolejowe, tunele), żeglugę (trasy żeglugowe, przestrzenne wymagania bezpieczeństwa nawigacji, trasy podejściowe do nabrzeży i basenów portowych oraz morskich przystani rybackich, przeprawy promowe, obszary rozwojowe portów w ramach ich obecnych granic, turystykę i rekreację (kąpieliska, sporty wodne, nurkowanie), podwodne dziedzictwo kulturowe (wraki i in.), obronę narodową (infrastruktura liniowa, porty i przystanie wojenne, inne), wymagania ochrony brzegu morskiego (zabezpieczenie przeciwpowodziowe w obszarze wód morskich), marikulturę, składowiska (urobek z prac czerpalnych), ochronę środowiska, w tym ochronę przyrody, akweny i nabrzeża stoczniowe (stoczni produkcyjnych i remontowych), akweny cumowania przy nabrzeżach do rozładunku i załadunku statków.

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

2.2. Zasady konstrukcji planu

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Trzebieży 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 Trzebieży.

Załącznikami do ww. Rozporządzenia będą:

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

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

LP.	Funkcja	Nr akwenów	Liczba akwenów
1	Ip– funkcjonowanie portu	Ip1, Ip3	2
2.	T - transport	T2	1
3.	S – turystyka, sport i rekreacja	S4	1

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

- **Infrastruktura techniczna (I)** dopuszczona została w 4 akwenach.
- **Ochrona środowiska i przyrody (O)** jest funkcją dopuszczalną w 4 akwenach
- **Badania naukowe (N)** są funkcją dopuszczalną w 3 akwenach
- **Sztuczne wyspy i konstrukcje (W)** są funkcją dopuszczalną w 3 akwenach
- **Transport (T)** jest funkcją dopuszczalną w 3 akwenach
- **Turystyka, sport i rekreacja (S)** jest funkcją dopuszczalną w 3 akwenach
- *Załącznik nr 2:* Część tekstowa planu, zawierającą szczegółowe rozstrzygnięcia dotyczące przeznaczenia poszczególnych akwenów lub ich wydzielonych części oraz informacji o szczególnie istotnych uwarunkowaniach mających wpływ na przyszłe użytkowanie poszczególnych akwenów.

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

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

1. Oznaczenie literowe.
 2. Numer akwenu.
 3. Opis położenia.
 4. Pole powierzchni.
 5. Funkcja podstawowa.
 6. Funkcje dopuszczalne.
 7. Zakazy lub ograniczenia w korzystaniu z poszczególnych obszarów.
 8. Inwestycje celu publicznego.
 9. Warunki korzystania z akwenu.
 10. Ustalenia wiążące samorządy województw oraz gminy.
 11. Zasady korzystania z akwenu (wynikające z dokumentów lub aktów normatywnych).
 12. Szczególnie istotne uwarunkowania dotyczące akwenu.
 13. Inne istotne informacje.
- *Załącznik nr 3* Uzasadnienie do szczegółowych rozstrzygnięć dotyczących poszczególnych akwenów lub ich wydzielonych części.

- *Załącznik nr 4 Rysunek Planu w skali 1 : 2 000*

2.3. Powiązania projektu Planu z innymi dokumentami.

Ze względu na położenie portu morskiego Trzebieży 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 Trzebieży 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 Trzebieży.

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).

Pośród 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 Trzebieży, 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 (Kopenhaga, Skania i Sztokholm). Sprzyja to wykorzystaniu szans związanych z intensyfikacją integracji politycznej i społeczno-gospodarczej Polski oraz sieci metropolii z podstawowym obszarem koncentracji aktywności gospodarczej w UE (do której należy większość obszaru zarówno Niemiec, jak i Czech). Obszar styku i największych wzmocnień

oddziaływań leży m.in. wzdłuż zachodniej granicy Polski. Korzyści z nadmorskiego położenia kraju są wykorzystywane dla jego rozwoju społeczno-gospodarczego. Obszary morskie i strefa brzegowa są zagospodarowane łącznie i w sposób racjonalny, z poszanowaniem bioróżnorodności i zasad ochrony środowiska, dzięki wprowadzeniu zintegrowanego planowania przestrzennego gwarantującego długotrwałą możliwość eksploatacji zasobów naturalnych i potencjału rozwojowego Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich w zakresie dalekomorskich przeładunków z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina.

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

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

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

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

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

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

podjęmowane są działania programowe, koncepcyjne i inwestycyjne dotyczące drogi E-70), a także Wisły od ujścia Przemszy.

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

Strefa przybrzeżna

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

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

Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020

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

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

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

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

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

polityki transportowej, kierunki rozwoju poszczególnych branż transportu oraz instrumenty wdrażania i monitoringu polityki.

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

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

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

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

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

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

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

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

ramy dla ubiegania się przez podmioty zarządzające portami morskimi, urzędy morskie, gminy miast portowych oraz Polskie Linie Kolejowe S.A., o środki finansowe UE na realizację inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich i bezpośrednim dostępie do portów od strony morza i lądu w nowej perspektywie finansowej UE.

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

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

Dokumentem realizującym cele SRT2020 jest opracowany projekt programu wieloletniego na lata 2017-2028 pod nazwą „Utrzymanie morskich wód wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028”. Zasadniczym celem Programu jest 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 spedytory obawiają się kierować do tych portów w pełni załadowane statki o maksymalnym normatywnym zanurzeniu z uwagi na spodziewane problemy z bezpiecznym i terminowym wprowadzaniem takich statków do portów.

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

Program obejmuje zadania, których celem jest przywrócenie, a następnie utrzymanie do roku 2028 parametrów torów wodnych prowadzących do Świnoujścia i Szczecina oraz do małych portów w rejonie ujścia Odry, niezbędnych do prowadzenia po tych torach bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi i wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów, przytoczonych powyżej. Program zapewnia finansowanie dla zadań będących obecnie w toku, gwarantując ich

kontynuację w wymaganym zakresie przez warunki bezpieczeństwa oraz przepisy. Umożliwia on niezakłócone wykonywanie prac pogłębiarskich, których wielkość jest obecnie uzależniona od dostępności środków budżetowych, przeznaczanych corocznie na ten cel, co prowadzi do nierytmiczności prac, a w efekcie do okresowego pogarszania warunków żeglugowych na torach wodnych oraz do narastania zaległości w robotach. Zagraża to bezpiecznej żegludze oraz niezakłóconemu funkcjonowaniu portów.

Sfinansowanie przedsięwzięć zawartych w Programie nastąpi w trybie przewidzianym w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 ze zm.), a więc w formie ustanowionego przez Radę Ministrów programu wieloletniego.

Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)

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

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

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

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

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

Program dla Odry – 2006 (aktualizacja)

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.3. Istotne dokumenty strategiczne poziomu regionalnego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego.

Obowiązujący plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego został przyjęty Uchwałą Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r., w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Woj. Zachpom. z 2010 r. Nr 136, poz. 2708).

Plan województwa w pełni uwzględnia założenia, związane z transportem wodnym a nawet nadaje im znacznie wyższą rangę wpisując, zgodnie z *Koncepcją Zagospodarowania Przestrzennego Kraju*, Odrę jako drogę żeglowną i jeden z głównych elementów infrastruktury transportowej korytarza transportowego CETC. Zakłada, również zgodnie z *Koncepcją*, podnoszenie parametrów technicznych dróg wodnych.

Plan uwzględnia podwyższanie zdolności konkurencyjnej polskich portów, szczególnie wobec portów niemieckich i ich pozycji na rynku usług transportowych warunkuje wykorzystanie atutów położenia w powiązaniu zarówno z potrzebami polskiej gospodarki, jak i głębokiego zaplecza gospodarczego państw Europy Środkowo-Wschodniej. Jako ważne zadanie przyjęto w *Koncepcji* potrzebę rozwiązania kwestii dostępności do portów zarówno od strony lądu jak i morza.

Plan województwa wskazuje i podtrzymuje w ustaleniach rolę portów morskich regionu jako elementów ważnych dla dalszego rozwoju. Uwzględnia również i wskazuje potrzeby związane z rozwojem samych portów, a także potrzebę zapewnienia właściwego dostępu do nich od strony lądu i wody.

Plan województwa w pełni uwzględnia te założenia, a nawet nadaje znacznie wyższą rangę tej gałęzi transportu wpisując, zgodnie z *Koncepcją*, Odrę jako drogę żeglowną i jeden z głównych elementów infrastruktury transportowej korytarza transportowego CETC.

Strategia rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

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

W dokumencie wskazano, że kluczowe znaczenie dla budowy pozycji gospodarczej regionu ma wzmocnienie pozycji zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. Istotne jest także zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.

Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020

Zaktualizowany program wojewódzki pn.: „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” został przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr 221/10 w dniu 22 lutego 2010 roku. W dokumencie wskazuje się, że w obrębie wewnętrznych wód morskich wodną sieć komunikacyjną ujścia

Odry tworzy tor wodny Szczecin – Świnoujście, łączący porty w Szczecinie, Policach i Świnoujściu, tory podejściowe do małych portów i przystani Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz licznych nabrzeży miejskich i zakładowych.

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

2.3.4. Istotne dokumenty poziomu lokalnego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Police

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

Port położony na zachodnim brzegu, w miejscu ujścia Odry do Zalewu Szczecińskiego; baseny portowe osłonięte od strony płn.-wsch. falochronem (wyspą refulacyjną) o długości 600 m,

- posiada 2 baseny – północny żeglarski (Centralny Ośrodek Żeglarski) i południowy handlowy z trzema małymi basenami rybackimi, stanowisko SAR,
- place składowe w obrębie basenu południowego,
- pomiędzy basenami nabrzeże tranzytowe o długości 206 m, z możliwością obsługi żeglugi pasażerskiej,
- łączna długość nabrzeży – ok. 2 000 m, w tym przeładunkowe – 102 m,
- głębokość przy nabrzeżach 0,3÷4,5 m,
- możliwość rozbudowy w kierunku południowo-wschodnim,
- brak dogodnego połączenia drogowego i bocznicą kolejowej.

Nie przewiduje się funkcji portu innych niż dotychczasowe. Zakłada się utrzymanie i rozwój bazy rybackiej w Trzebieży dla potrzeb rybactwa zalewowego.

Port wchodzi w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, jako centrum obsługi ruchu turystyki wodnej.

Do istotnych mających wpływ na rozwój i przekształcenie układu transportowego gminy oprócz planowanego rozwoju funkcji mieszkaniowo-usługowych w gminie mają wpływ m.in. rozbudowa i modernizacja portu i mariny w Trzebieży jako turystycznego produktu markowego województwa w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.

3. Struktura środowiska obszaru objętego Planem

3.1. Charakterystyka geograficzna

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

Prowincja: Niż Środkowoeuropejski (31)

Podprowincja: Pobrzeże Południowobałtyckie (313)

Makroregion: Pobrzeże Szczecińskie (313.23)

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

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

Równina Wkrzańska położona jest na zachód od Odry. Zbudowana jest z osadów stożka napływowego Odry, powstałego pod koniec plejstocenu. Na obszarze tym wyróżnić można kilka stopni tarasów akumulacyjnych - od 3 do 19 m n.p.m. Równina urozmaicona jest licznymi i rozległymi formami eolicznymi, zagłębieniami wytopiskowymi, a część jej obszaru stanowią równiny akumulacji biogenicznej. Ku południowi Równina Wkrzańska kontaktuje się ze Wzgórzami Warszawskimi, które otacza pas tarasu kemowego o wysokości 15-40 m n.p.m.

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

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

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

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

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

3.2. Klimat

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

3.3. Warunki geologiczne

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

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

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

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

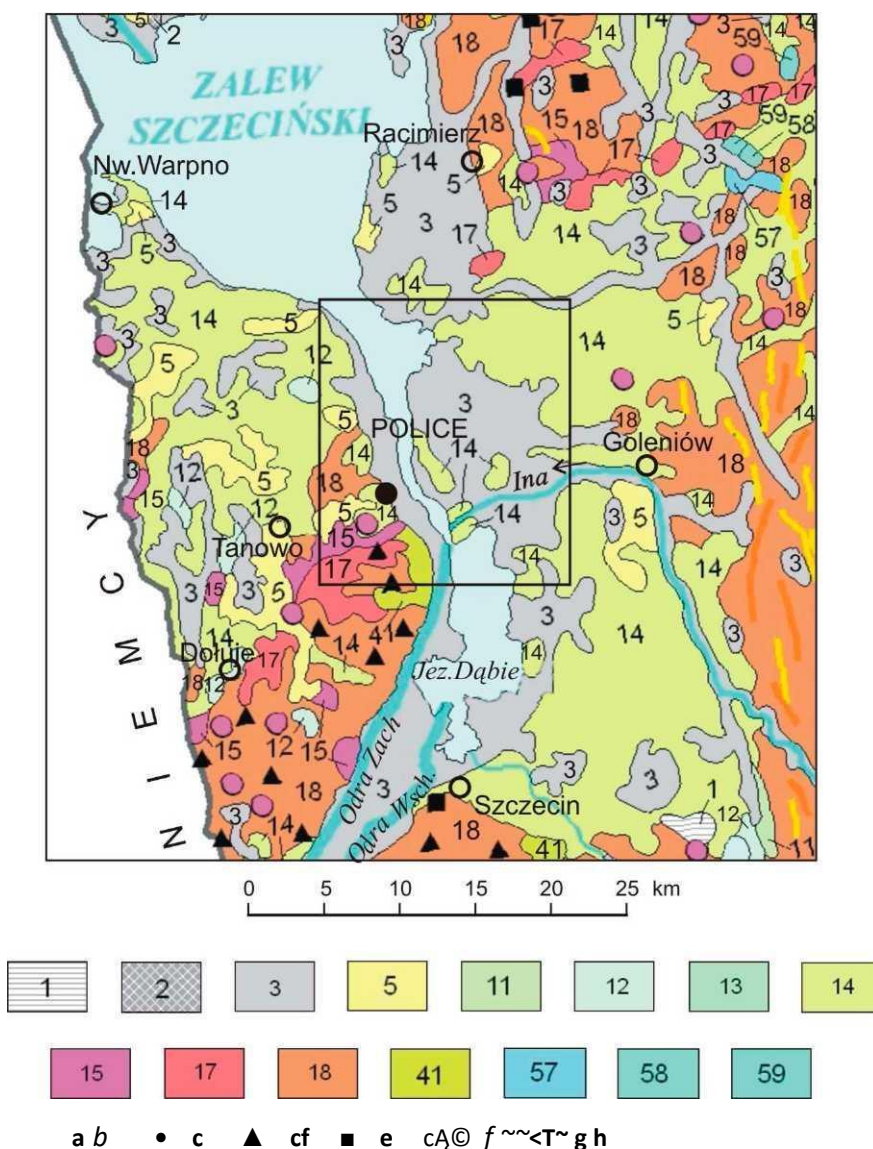
Osady z okresów zlodowaceń południowo- i środkowopolskich znane są tylko z wierceń. W obniżeniach przed plejstocenyjskiego podłoża występują gliny zwałowe z okresu najstarszych zlodowaceń południowopolskich. Przykryte są przez: gliny zwałowe, piaski wodnolodowcowe oraz piaski i mułki limnologiczne z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

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

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

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

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



Czwartorzęd; holocen: 1 - piaski, mułki, ropy, gytie jeziorne, 2 - mułki, piaski i żwiry morskie, 3- piaski, żwiry, mady rzeczne oraz torfy i namuły, 5 - piaski eoliczne, lokalnie w wydymach; plejstocen: 11 - piaski, żwiry i mułki rzeczne, 12 - piaski i mułki

jeziorne, 13 - ily, mułki i piaski zastoiskowe, 14 - piaski i żwiry sandrowe, 15 - piaski i mułki kemów, 17 - żwiry, piaski, głązy i gliny moren czołowych, 18 - gliny zwałowe, ich zwietrzliny oraz piaski i żwiry lodowcowe. Oligocen: 41 - piaski lokalnie z bursztynem, mułki, ily i węgiel brunatny. Jura górna: 57 - wapienie, margle, iłowce i mułowce, 58 - wapienie, margle, iłowce, dolomity, wapienie oolitowe lokalnie z wkładkami margli i ilów, 59 - wapienie, margle, dolomity, wapienie z krzemieniami, mułowce i piaskowce glaukonitowe.

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

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

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

3.4. Surowce i złoża

W granicach planu nie występują złoża surowców naturalnych.

3.5. Warunki wodne

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

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

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

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

3.5.1. Plan Gospodarowania Wodami Dorzecza Odry (PGW)

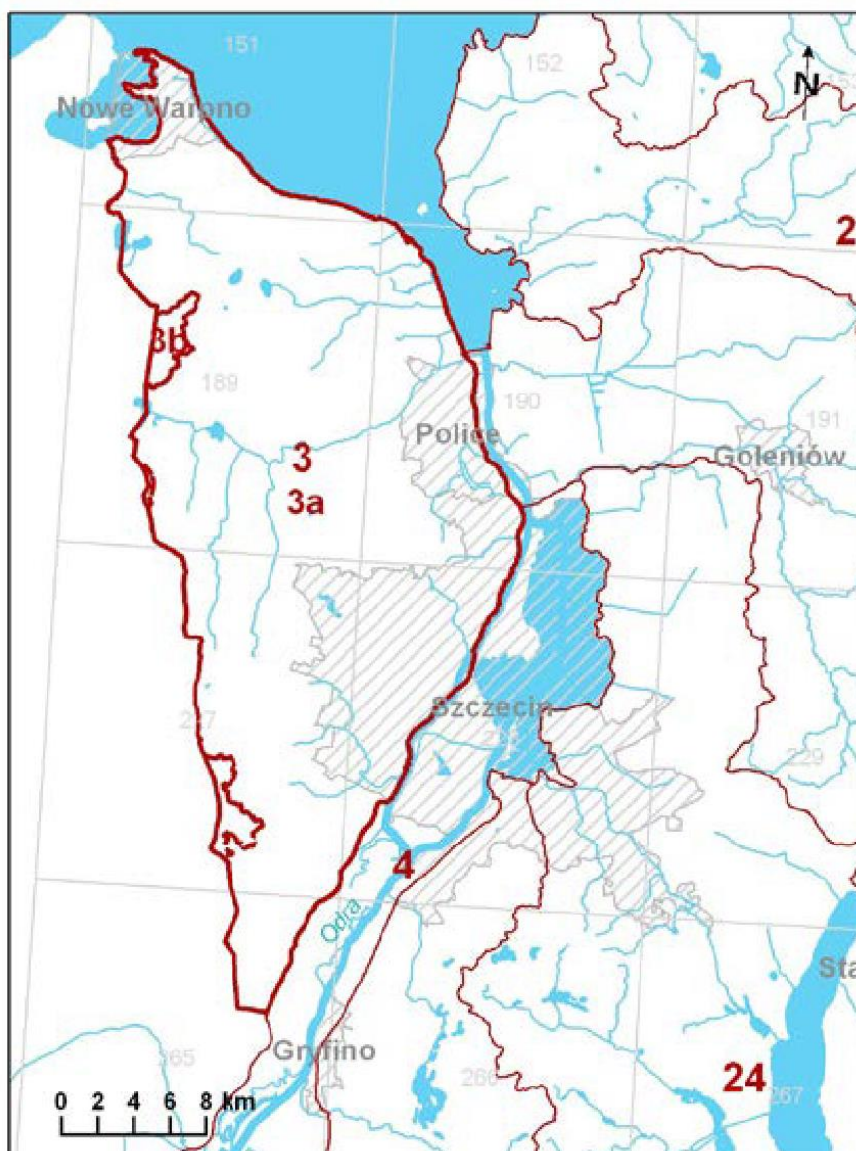
Zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną dla obszaru Dorzecza Odry opracowany został Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

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

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

Obszar występowania zwykłych wód podziemnych (mineralizacja do 1 g/l) w granicach: od zachodu i południa - granica państwa, od wschodu - Odra zachodnia, od północy i północnego wschodu - Zalew Szczeciński o pow. 644,0 km uznaje się za wielowarstwowy system

wodonośny uformowany w utworach czwartorzędowych, lokalnie neogeńsko-paleogeńskich i górnokredowych. Granice systemu na Odrze i Zalewie Szczecińskim są granicami hydrodynamicznymi, zaś granica państwa jest granicą umowną, nie pokrywającą się ani z działami wodnymi ani z jednostkami hydrostrukturalnymi. Użytkowe poziomy wód w systemie występują głównie w utworach czwartorzędowych, lokalnie zaś w neogeńsko-paleogeńskich i górnokredowych do zróżnicowanej głębokości, od 50 - 80 m w rejonie północnym i dolinie Odry, do 150 - i 60 m w rejonach wyniesień morfologicznych. W obrębie struktury piętra czwartorzędowego wyróżniono trzy poziomy wodonośne: gruntowy, międzyglinowy górny i międzyglinowy dolny. Występowanie wód w obrębie utworów neogeńskopaleogeńskich jest bardzo słabo rozpoznane. Z uwagi na głębokość występowania, neogeńskopaleogeńskie struktury mogą prowadzić wody słodkie tylko w rejonie północnym - na skłonie antykliny Nowego Warpna i południowym - w rejonie Kołbaskowa. W obrębie piętra kredowego wody słodkie rozpoznano w poziomie górnokredowym (wapienie, margle, opoki kampanu i mastrychtu) w rejonie Nowego Warpna do rzędnej ok. -50 m p.p.m.; poniżej występują wody zasolone. Układ dynamiczny systemu ma charakter quasi - ustalony, wynikły z naturalnych zmian zasilania, wahań wód powierzchniowych oraz eksploatacji wód przez ujęcia. Największe zmiany układu krążenia wód nastąpiły w środkowej i południowej części zlewni w wyniku eksploatacji ujęć komunalnych i przemysłowych m. Szczecina i Polic. Zasilanie systemu wodonośnego następuje głównie na drodze infiltracji opadów i wód powierzchniowych. Moduł zasilania opadowego systemu według badań modelowych wynosi 8,26 m/h, a według bilansu hydrologicznego 8,67 m³ /h km² . Poziom górnokredowy włączono w układ drugiej warstwy z uwagi na głębokość i obszar występowania warstwy wodonośnej i kontakty z warstwą nadległego poziomu gruntowego. Warstwy te rozdzielają utwory o charakterze słabo przepuszczalnym i bardzo słabo przepuszczalnym (gliny, mułki, ropy).



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

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG.

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

PLGW60003

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

100 m ³ wody na dobę (tak/nie):	tak
Cel środowiskowy - stan chemiczny:	dobry stan chemiczny
Cel środowiskowy - stan ilościowy:	dobry stan ilościowy
Odstępstwo:	nie
Typ odstępstwa:	nie dotyczy
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	nie dotyczy
Uzasadnienie derogacji:	nie dotyczy

Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP)

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

Zalew Szczeciński

Kod JCWP:	TWIWB8
Nazwa JCWP:	Zalew Szczeciński
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym (TWI)
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
zmiany hydromorfologiczne	
uzasadniające wyznaczenie:	ocena ekspercka
Aktualny stan JCWP:	zły
Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów	
Środowiskowych:	zagrożona
Cel środowiskowy	
• stan lub potencjał ekologiczny: • stan chemiczny:	dobry potencjał ekologiczny; dobry stan chemiczny
Odstępstwo:	tak
Typ odstępstwa:	przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego - naturalne warunki nie pozwalają na osiągnięcie celów w terminie
Termin osiągnięcia dobrego stanu:	2027
Uzasadnienie derogacji:	kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do

zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogennych i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z lądu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Karwia Struga

Kod JCWP:	RW6000173116
Nazwa JCWP:	Karwia Struga
Region wodny	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego
Obszar dorzecza	6000 obszar dorzecza Odry
Typ JCWP:	lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym (TWI)
Status JCWP wstępny:	SZCW
Status JCWP ostateczny:	SZCW
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej	RZGW w Szczecinie
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:	-.

3.5.2. Główny Zbiornik Wód Podziemnych

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

3.5.3. Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi

Zgodnie z mapą zagrożenia powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (H 1%), oraz mapą zagrożenia powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi

jest niskie i wynosi raz na 500 lat (H 0,2%), część obszarów będących w bezpośrednim sąsiedztwie Planu, znajduje się w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodziowego.

3.6. Powietrze

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

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

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

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

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

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

Dc – poziom docelowy

Dt – poziom długoterminowy

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

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

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

Dc – poziom docelowy

Dt – poziom długoterminowy

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

do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń będących prekursorami ozonu – tlenków azotu, węglowodorów i lotnych związków organicznych.

3.7. Hałas

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

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

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

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

Tabela 3. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
	Drogi lub linie kolejowe ¹⁾		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
	L _{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	L _{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	L _{AeqD} przedział czasu odniesienia równy 8 najniższym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	L _{AeqN} przedział czasu odniesienia równy 1 najniższym godzinie nocy
a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska b) Tereny szpitali poza miastem	50	45	45	40
a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ²⁾ c) Tereny domów opieki społecznej d) Tereny szpitali w miastach	61	56	50	40

a) Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego				
b) Tereny zabudowy zagrodowej	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 Trzebieży. 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 6.2.3.

Lokalizacja portowych urządzeń odbiorczych na terenie Portu Trzebież

W porcie w Trzebieży zlokalizowane są następujące stanowiska do odbioru odpadów ze statków:

1) W rejonie Nabrzeża UMS:

- zbiornik na wody zaolejone o pojemności 1,5 m³,
- 2 pojemniki na niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne o pojemności 1,1 m³ każdy, zbiornik na tworzywa sztuczne o pojemności 2,5 m³.

2) W rejonie Basenu Rybackiego:

- zbiornik na wody zaolejone o pojemności 5 m³,
- 2 pojemniki na niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne o pojemności 1,1 m³ każdy.

Rodzaje odpadów ze statków przyjmowanych do portowych odpadów odbiorczych

Ze statków przyjmowane są odpady olejowe i ich mieszaniny (wymienione w Załączniku I Konwencji MARPOL 1973/78) oraz odpady powstające na statku (wymienione w Załączniku V Konwencji MARPOL 1973/78).

3.10. Środowisko przyrodnicze obszaru planu

Zgodnie z podziałem geobotanicznym Polski (Matuszkiewicz 2008) obszar Planu położony na styku trzech podokręgów: A.2.1.d, A.2.1.h, i A.2.1.c.

Prowincja: Morze Bałtyckie

Prowincja: Środkowoeuropejska

Podprowincja: Południowobałtycka

Kraina: Pobrzeża Południowobałtyckiego

Okręg: Niziny Szczecińskiej

Podokręg: Doliny Odry „Widuchowa–Zalew Szczeciński”, Zalew Szczeciński, Puszczy Wkrzańskiej

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

Roślinność i siedliska przyrodnicze

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

Fitoplankton

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

Siedlisko *1150 Laguny przybrzeżne

Laguny przybrzeżne należą do najcenniejszych siedlisk przyrodniczych w Unii Europejskiej (posiadają rangę siedliska priorytetowego). W Polsce występują na dwóch stanowiskach. Są to: Zalew Szczeciński oraz Zalew Wiślany. Na badanym obszarze *Laguny przybrzeżne* przechodzą

w siedliska *Estuarium*. Są to podobne typy siedlisk związane z wodami rzecznyymi, mieszającymi się ze słonymi wodami morskimi i cechującymi się zmiennym poziomem zasolenia (patrz charakterystyka siedliska 1130 *Estuaria*). W przewodniku metodycznym GIOŚ (Zalewska-Gałosz, 2010) jednym ze wskaźników monitoringu, wpływającym na ogólną ocenę siedliska, jest zasilanie słonymi wodami. Wydaje się, że w przypadku analizowanego stanowiska, wskaźnik ten nie powinien być oceniany z uwagi na stały, niczym nie zaburzony dostęp do słonych wód. Rozległość Zalewu Szczecińskiego powoduje, że poziom zasolenia w poszczególnych częściach siedliska jest bardzo zróżnicowany (im dalej od brzegu Bałtyku tym zasolenie jest mniejsze, większe znaczenie mają napływające wody rzeczne), zmienny w ciągu roku (poziom zasolenia wzrasta w okresie jesienno-zimowym). Zasolenie *Lagun przybrzeżnych* w badanym okresie wahało się pomiędzy 94 mg/l (Roztoka Odrzańska) a 2100 mg/l (jez. Wicko Wielkie). Podobnie jak w przypadku siedliska *Estuarium*, makrofity i tworzone przez nie fitocenozy występują w strefie brzegowej. Największe powierzchnie zajmuje szuwar trzcinowy *Phragmitetum australis*. Na mniejszym areale skupiają się fitocenozy szuwarów oczeretowych *Scirpetum lacustris* i *S. maritimi* oraz szuwaru pąkowego *Typhetum angustifoliae*. Roślinność zanurzoną budują fitocenozy rdestnic: *Potametum perfoliati*, *P. pectinati*, *P. lucentis*, a także fitocenozy z wywłócznikiem *Myriophylletum spicati* oraz z rogatkiem *Ceratophylletum demersi*. Zróżnicowanie roślinności *Lagun przybrzeżnych* z reguły jest większe na odcinkach niezagospodarowanych i nieużytkowanych przez człowieka. Wyjątkiem jest Zatoka Stepnicka (port, kąpielisko), gdzie obserwowano większość z w/w zbiorowisk i zespołów roślinnych oraz znaczne powierzchnie zajęte przez fitocenozy nymfeidów *Nupharo-Nymphaeetum albae*. Poza grążelem żółtym *Nuphar lutea* i grzybieniami białymi *Nymphaea alba* brak cennych elementów florystycznych. Z badanym siedliskiem *Lagun przybrzeżnych* pośrednio lub bezpośrednio związane są siedliska lądowe: 1230 *Klify na wybrzeżu Bałtyku*, 1330 *Solniska nadmorskie* (*Glauco-Puccinellietalia maritima*, część – zbiorowiska nadmorskie), 6430 *Ziołorośla nadrzeczne* (*Convolvuletalia sepium*), *91E0 *Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe* (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, *olsy źródłiskowe*).

Fauna

Zooplankton i bentos

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

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

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

Ichtiofauna

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

Szlauer-Łukaszewska i in. 2015). Badania prowadzone były w obrębie przebiegu torów wodnych Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej.

Ptaki

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przeprowadzonej w ramach pracy nad projektem Programu Wieloletniego pn. „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2014-2026” w bezpośrednim sąsiedztwie granic obszaru Planu stwierdzono cztery gatunki ptaków objętych ochroną:

Krzyżówka *Anas platyrhynchos*

Łabędź niemy *Cygnus olor*

Krakwa *Mareca strepera*

Bielik *Haliaeetus albicilla*

3.11. Ochrona przyrody i krajobrazu oraz obiekty cenne przyrodniczo

3.11.1. Obiekty i i akweny chronione w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami¹

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:

¹ Niniejszy rozdział opracowano na podstawie dostępnych materiałów, w szczególności: Konwencji UNESCO; Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich; strony internetowej <http://www.2wrecks.eu/czym-jest-morski-krajobraz-kulturowy>; Europejskiej Konwencji o ochronie dziedzictwa archeologicznego; danych otrzymanych z Urzędu Morskiego w Szczecinie.

- ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (j.t. Dz. U. z 2018 r., poz. 2175) oraz
- ustawy z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2018 r., poz. 2067, ze zm.).

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

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

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

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

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

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

Ze względu na uwarunkowania prawne kraje nadmorskie gromadzą informacje głównie na temat obiektów dziedzictwa kulturowego w obrębie swoich wód terytorialnych i strefy przyległej, natomiast informacje o obiektach poza wodami terytorialnymi są ograniczone i przypadkowe. Stąd wiedza o wrakach oraz zatopionych krajobrazach i osadach pozostaje fragmentaryczna, ze względu na brak możliwości przebadania całego dna polskich obszarów morskich pod tym kątem. Na potrzeby planów zagospodarowania przestrzennego polskich

obszarów morskich należy przyjąć, iż obiekty mające wartość archeologiczną mogą się znajdować wszędzie na obszarach morskich i duży ich procent nie został jeszcze odnaleziony. Głównym zagrożeniem dla stanowisk podwodnego dziedzictwa kulturowego jest wpływ środowiska morskiego i aktywność gospodarcza człowieka na morzu.

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

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

3.11.2 Istniejące formy ochrony przyrody

Obszary Natura 2000

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

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

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

Dla ww. obszaru w październiku 2002 r. opracowany został Standardowy Formularz Danych (SDF), który aktualizowany został w lutym 2017 r. W SDF określone zostały m.in. przedmioty ochrony oraz najważniejsze zagrożenia, presje i działania mające wpływ na obszar. Przedmiotami ochrony (ocena obszaru wyższa niż kategoria D) jest 31 gatunków ptaków objętych art. 4 dyrektywy 2009/I/47/IWE i gatunki wymienione w załączniku II do dyrektywy 92/43/IEWG.

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. trzciniak <i>Acrocephalus arundinaceus</i> | 6. gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i> , |
| 2. płaskonos <i>Anas clypeata</i> , | 7. głowienka <i>Aythya ferina</i> , |
| 3. cyranka <i>Anas querquedula</i> , | 8. czernica <i>Aythya fuligula</i> , |
| 4. krakwa <i>Anas strepera</i> , | 9. ogorzałka <i>Aythya marila</i> , |
| 5. gęś gęgawa <i>Anser anser</i> , | 10. gągoł <i>Bucephala clangula</i> , |

- | | |
|---|--|
| 11. sieweczka obrożna <i>Charadrius hiaticula</i> , | 22. nurogęs <i>Mergus merganser</i> , |
| 12. rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i> , | 23. kania czarna <i>Milvus migrans</i> , |
| 13. derkacz <i>Crex crex</i> , | 24. kania ruda <i>Milvus milvus</i> , |
| 14. łabędź krzykliwy <i>Cygnus cygnus</i> , | 25. wąsatka <i>Panurus biarmicus</i> , |
| 15. łyska zwyczajna <i>Fulica atra</i> , | 26. kormoran <i>Phalacrocorax carbo sinensis</i> , |
| 16. bielik <i>Haliaeetus albicilla</i> , | 27. siewka złota <i>Pluvialis apricaria</i> , |
| 17. mewa srebrzysta <i>Larus argentatus</i> , | 28. perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i> , |
| 18. mewa mała <i>Hydrocoloeus minutus</i> , | 29. kropiatka <i>Porzana porzana</i> , |
| 19. brzęczka <i>Locustella luscinioides</i> , | 30. ohar <i>Tadorna tadorna</i> , |
| 20. podróżniczek <i>Luscinia svecica</i> , | 31. czajka <i>Vanellus vanellus</i> . |
| 21. bielaczek <i>Mergus albellus</i> , | |

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (j.t. Dz. U. z 2018 r., poz. 142 organ sprawujący nad obszarem Natura 2000 sporządza projekt planu ochrony, który ustanawiany jest w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. środowiska. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu ochrony dla obszaru OSOP Zalew Szczeciński PLB320009 jest dyrektor urzędu morskiego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Zalew Szczeciński” PLB320009.

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

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

Większość 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 wędrówna, czy węgorz. Jest miejscem tarła wielu gatunków ryb (parposz, różanka). Łącznie zidentyfikowano tu 16*

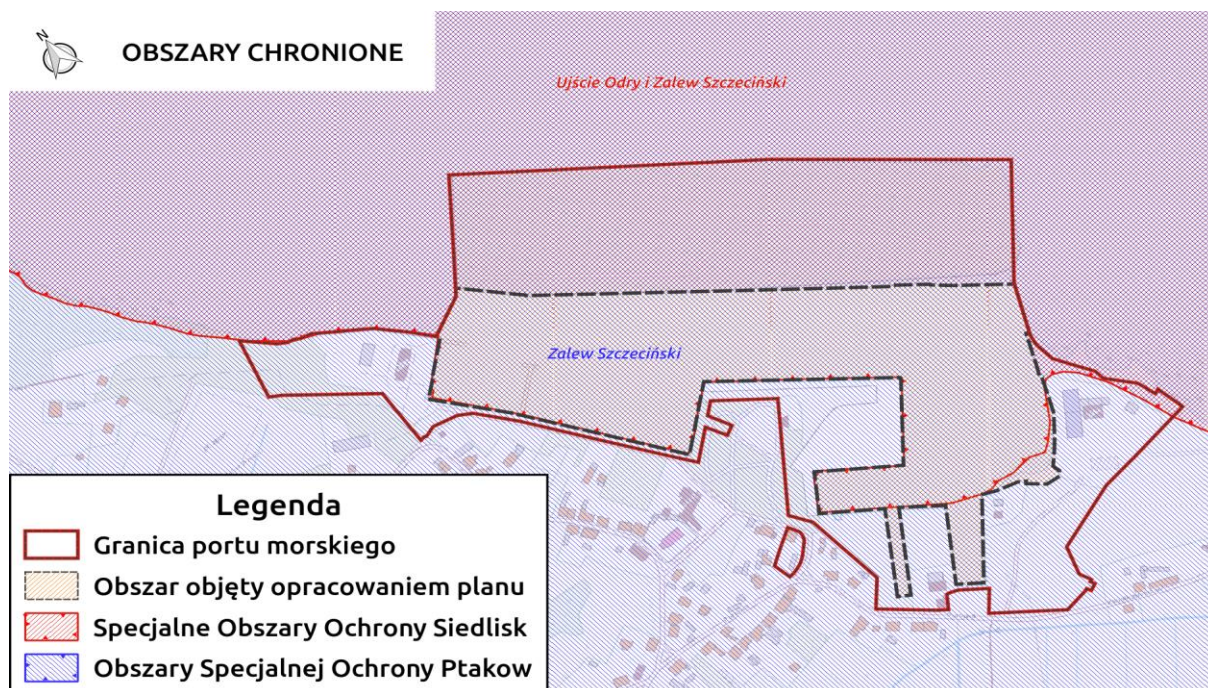
gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wody Zalewu odznaczają się dużym zagęszczeniem organizmów dennych; zwłaszcza ohotkowatych Chironomidae, skąposzczetów Oligochaeta, i mięczaków (GDOŚ, 2017).

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

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

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody organ sprawujący nad obszarem Natura 2000 sporządza projekt planu ochrony, który ustanawiany jest w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego ds. środowiska. Organem odpowiedzialnym za sporządzenie planu ochrony dla obszaru SOOS Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH 320018

jest dyrektor urzędu morskiego w Szczecinie. Obecnie trwają prace nad ustanowieniem planu ochrony dla tego obszaru. Dostępny jest projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH 320018.



Ryc. 3. Lokalizacja obszaru Planu na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.

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

3.12. 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.

4. Dotychczasowe użytkowanie akwenów oraz obszarów przyległych

4.1. Zarząd nad Portem Morskim w Trzebieży

Port morski został formalnie ustanowiony w 1963 roku na mocy Rozporządzenia Ministra Żeglugi. Obecne granice portu zostały określone w 2009 roku na mocy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 czerwca 2009 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Trzebieży od strony lądu.

Port w Trzebieży zaliczany jest do portów, które nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. W porcie nie powołano podmiotu zarządzającego.

Zadanie zarządzania portem powierzono Kapitanatowi Portu Trzebież.

W skład Kapitanatu Portu Trzebież wchodzi:

- 1/ Kapitan Portu Trzebież (symbol KPt),
- 2/ Służba Dyżurna Kapitanatu (oficer / młodszy oficer portu, bosmani portu),
- 3/ Oficer ds. Administracji Portów i Obsługi Systemów,
- 4/ Bosmanat Portu Nowe Warpno (symbol: BNW),

- 5/ Bosmanat Portu Wolin (symbol: BW),
- 6/ Bosmanat Portu Stepnica (symbol: BS).

Zadania Kapitanatu to:

1. Zarządzanie portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi, w których nie powołano podmiotu zarządzającego zgodnie z zakresem właściwości terytorialnej Kapitanatu.
2. Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi w portach i przystaniach morskich oraz na torach podejściowych, z wyłączeniem tych torów, które leżą w granicach zasięgu systemu VTS, oraz nad bezpieczeństwem statków podczas postoju w porcie.
3. Planowanie rozwoju portów i przystani morskich, o których mowa w pkt 1 we współpracy z Wydziałem Gospodarki Przestrzennej i Geodezji.
4. Nadzór i kontrola funkcjonowania podległych bosmanatów portów.
5. Sprawowanie ogólnego nadzoru nad stanem zabezpieczenia przeciwpożarowego w granicach właściwości terytorialnej Kapitanatu.
6. Prowadzenie dochodzeń i zabezpieczanie dowodów wypadków morskich dla potrzeb Izby Morskiej.
7. Nadzór nad ratownictwem życia na morzu oraz zabezpieczanie mienia porzuconego, znalezione na morzu bądź wyrzuconego przez morze.
8. Prowadzenie postępowań administracyjnych w sprawach o wymierzenie kary pieniężnej za naruszenie obowiązujących przepisów.
9. Nadzór i prowadzenie ewidencji ruchu statków, ładunków i pasażerów oraz weryfikacja i przesyłanie formularzy ewidencyjnych do Głównego Urzędu Statystycznego.
10. Kontrola dokumentów i wyposażenia jednostek pływających.
11. Opiniowanie i wnioskowanie w sprawach inwestycji, prac sondażowych, zawieranych umów, remontów i zmian sposobu użytkowania budowli morskich, znajdujących się na obszarze właściwości terytorialnej Kapitanatu oraz współpraca w tym zakresie z innymi komórkami Urzędu Morskiego.
12. Nadzór i kontrola nad porządkiem portowo-żeglugowym w tym egzekwowanie Przepisów Portowych.
13. Naliczanie i pobieranie opłat portowych oraz uzgodnienia w sprawach taryf i wysokości opłat portowych.
14. Prowadzenie dziennika portowego, w tym ewidencji ładunków i pasażerów.
15. Prowadzenie stałego nasłuchu radiowego i korespondencji radiowej zgodnie z odpowiednimi procedurami.
16. Wykonywanie czynności określonych w Kodeksie ISPS.
17. Ochrona środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami we współpracy z Inspektorem Ochrony Środowiska Morskiego.
18. Opracowywanie planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków zawijających do portów i przystani morskich, o których mowa w pkt 1.
19. Sporządzanie raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych zlokalizowanych w portach, o których mowa w pkt 1.

20. Opiniowanie projektów aktów normatywnych w zakresie prowadzonych spraw.
21. Zgłaszanie właściwym merytorycznie komórkom organizacyjnym uwag w zakresie stanu technicznego obiektów i budowli znajdujących się na terenie właściwości terytorialnej Kapitanatu.
22. Współpraca ze Strażą Graniczną, Policją, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa SAR, Marynarką Wojenną, Strażą Pożarną w zakresie bezpieczeństwa w porcie lub przystani.
23. Współpraca z organami samorządu terytorialnego i administracji rządowej w zakresie prowadzonych spraw.
24. Przygotowywanie stanowiska Urzędu w zakresie opiniowania projektów uchwał gmin w sprawie wykazu kąpielisk w porozumieniu z innymi Komórkami organizacyjnymi, w szczególności z Inspektorem Ochrony Wybrzeża i Inspektorem Ochrony Środowiska Morskiego.
25. Sporządzanie raportów i sprawozdań z działalności Kapitanatu²

4.2. Funkcje i rozwój portów morskich mających znaczenie dla gospodarki

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

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

- zapewnienie dostępu do danego odcinka brzegu od strony morza dla ładunków i pasażerów,
- obsługę rybołówstwa przybrzeżnego i morskiego, korzystającego z pobliskich łowisk,
- obsługę łodzi sportowych i różnego typu działań z zakresu turystyki i rekreacji morskiej,
- zapewnienie warunków dla realizacji działalności wytwórczej, związanej z ww. funkcjami, takimi jak składowanie i przetwórstwo ryb czy budowa i remonty małych jednostek morskich, głównie rybackich i sportowych.³

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

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

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

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

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

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

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

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

Samorządy terytorialne (gminy) działając na szczeblu lokalnym, odgrywają ważną rolę w wykorzystaniu, w sposób zapewniający najlepsze efekty gospodarcze i społeczne, tak istotnych elementów obszarów nadbrzeżnych, jakimi są lokalne porty morskie i przystanie. Kierunki rozwoju lokalnych portów zawarte są w lokalnych planach zagospodarowania przestrzennego i strategiach rozwoju gmin nadmorskich.

Port Trzebież jest portem tranzytowym dla barek uprawiających żeglugę między Polską a Niemcami. Jest miejscem postoju żeglugi pasażerskiej, a także portem schronienia dla jednostek rybackich i sportowych. Jest także miejscem postoju jednostek Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz PRCiP. Stanowi duży ośrodek sportów wodnych Centralnego Ośrodka Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego dysponujący własnym basenem jachtowym.⁴ Port w Trzebieży jest największym polskim portem nad Zalewem Szczecińskim, głównie rybackim, ale także, pasażerskim i jachtowym. W porcie Trzebież nie ma morskiego przejścia granicznego. Dla statków spoza strefy Schengen oddział celny dokonuje odpraw celnych.

Rozwojowi portu lokalnego w Trzebieży sprzyjają następujące czynniki:

- położenie na trasie toru wodnego Szczecin-Świnoujście,
- lokalizacja portu w zasięgu oddziaływania portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej,
- działalności Centralnego Ośrodka Szkolenia Żeglarzy w Trzebieży,
- aktywność oraz możliwości rozwojowe i inwestycyjne użytkowników portu,
- istniejąca infrastruktura.

Rozwojowi portu w Trzebieży nie sprzyjają:

- wieloletnie zapóźnienia inwestycyjne oraz braki w nakładach na poprawę infrastruktury,
- brak lokalizacji zakładów związanych z rybołówstwem,
- brak szkoły o profilu morskim.

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

Rozwój portów lokalnych wymaga przygotowania strategii rozwojowych. Jednym z narzędzi koordynujących ich rozwój, jest planowanie przestrzenne na szczeblu gmin. Niestety, ta sytuacja pozostawia wiele do życzenia. Co prawda ogólne zasady rozwoju przestrzennego struktur portowych są zazwyczaj ujęte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, ale tylko niektóre z gmin posiadają uchwalone dla

⁴ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Trzebieży

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

4.3. Obszary aktywności rybackiej i wędkarskiej

a) Aktywność rybacka

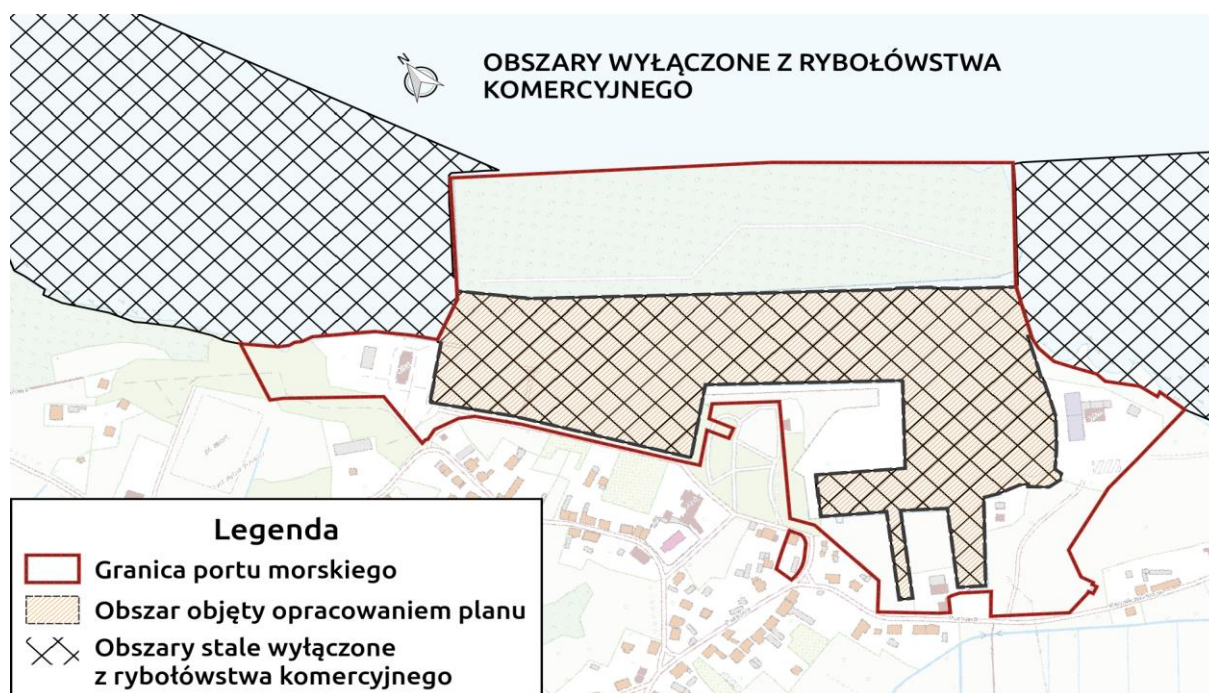
Na podstawie art. 11 w związku z art. 141 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, Okręgowy Inspektor Rybołówstwa Morskiego w drodze zarządzenia nr 2 z dnia 17 listopada 2016 r. określił, że obszarem na stałe wyłączonym z rybołówstwa komercyjnego są obszary portów. Mając powyższe na uwadze,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

b) Aktywność wędkarska

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

W porcie morskim w Trzebieży są ustawione tablice z informacją o zakazie połowu ryb na terenie portu będącego pod zarządem kapitanatu. Dozwolony jest jedynie połów ryb z pokładu własnej łodzi zacumowanej do nabrzeża. Kapitanat wydaje także zgody na organizowanie zawodów wędkarskich, określając warunki i wyznaczając miejsce. Zarządca nie akceptuje postoju na kotwicy w basenie portowym w celu połowu ryb.

Kapitanat nie ingeruje w wędkowanie na kejach innych właścicieli.



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

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego Trzebieży

4.4. Trasy żeglugi

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

Zgodnie z zapisami ww. dokumentu, żegluga po morzach (z wyjątkiem wód wewnętrznych) ma charakter swobodny. Wyjątkiem od tej zasady są rejonyscieśnionych, czyli takich gdzie schodzą się lub krzyżują zwyczajowe trasy, po których nawigują statki i gdzie natężenie ruchu wymaga ścisłego uregulowania, ruch ten mogą regulować postanowienia Międzynarodowej Organizacji Morskiej, agendy ONZ z siedzibą w Londynie (IMO). W ustaleniu z IMO lokalne urzędy administracji morskiej (w Polsce Urząd Morski w Gdyni, 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.

- 1) Na terenie portu morskiego w Trzebieży nie funkcjonuje system rozgraniczenia ruchu (TSS) czy System Kontroli Ruchu Statków (VTS) – żegluga odbywa się tu po istniejącym torze wodnym. Ruch jednostek pływających na obszarze morskich wód wewnętrznych regulują przepisy odrębne, tzw. przepisy portowe. Określają one zasady bezpieczeństwa ruchu statków, korzystania z usług portowych mających znaczenie dla

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

- 2) 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.);
- 3) 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.);
- 4) 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.);
- 5) 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.).

Zgodnie z Zarządzeniem Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu i § 11. tego zarządzenia w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu w Trzebieży wchodzi:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a. tor podejściowy północny (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście - Szczecin) o parametrach: długość – 5,44 km, szerokość w dnie – 40 m i głębokość 4 m,
 - b. tor podejściowy południowy (licząc od krawędzi skarpy toru wodnego Świnoujście – Szczecin) o parametrach: długość – 1,91 km, szerokość w dnie – 40 m i głębokość – 4,5 m,
 - c. kanał przelotowy o parametrach: długość – 0,64 km, szerokość w dnie – do 40 m do 60 m i głębokość – 4,5 m;
- 2) umocnienie brzegowe wyspy falochronowej;
- 3) stałe i pływające znaki nawigacyjne:
 - a. podejście północne: pława świetlna – 1 sztuka, pławy nieświejące – 4 sztuki, nabieżnik świetlny Trzebież N – 2 stawy,
 - b. podejście południowe: pława nieświejąca – 2 sztuki, nabieżnik świetlny Trzebież S – 2 stawy,
 - c. port: światła wejściowe na podejściu południowym i północnym – 4 sztuki;
- 4) urządzenia i instalacje: systemy zasilania energetycznego obiektów wymienionych w pkt 2 i 3.

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

Zasady ruchu statków w porcie Trzebież regulują następujące zapisy w Zarządzeniu nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 26 lipca 2013 r. Przepisy Portowe:

§ 58. W porcie Trzebież obowiązują następujące zasady ruchu statków:

- 1) maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 90 m, a maksymalna szerokość całkowita - 20 m;
- 2) w celu uzyskania zezwolenia na wejście lub wyjście z portu, statki oraz zestawy holownicze obowiązane są nawiązać łączność z Kapitanatem Portu Trzebież z wyprzedzeniem 30 minut;
- 3) w przypadku braku pływającego oznakowania nawigacyjnego, żegluga może odbywać się tylko w porze dziennej;
- 4) aktualne dopuszczalne zanurzenie statków określa Kapitan Portu Trzebież;
- 5) warunki wejścia i wyjścia z portu statków o długości całkowitej ponad 75 m lub szerokości ponad 13 m oraz wszystkich statków przy sile wiatru powyżej 6B, każdorazowo określa Kapitan Portu Trzebież.

Ponadto:

§ 47. Ust. 2. Wielkość zestawów pchanych udających się z portu Trzebież przez Zalew Szczeciński do Niemiec nie może przekraczać 175 m długości całkowitej i szerokości łącznej dwóch barek.

§ 100. Ust. 2. W porcie Trzebież statki o długości całkowitej ponad 75 m obowiązane są, podczas manewrowania z obrotem, do korzystania z asysty holownika.

4.5. Składowanie urobku

Na terenie portu morskiego w Trzebieży nie jest zlokalizowane pole refulacyjne. Stosunkowo blisko (ok. 2,0 km na północny-wschód od portu) zlokalizowane jest natomiast pole Chełminek. Planowana jest rozbudowa pola Chełminek.

Planowana inwestycja na polu „Chełminek” znajduje się na działkach nr 2 i 4/5 obręb 0001 Zalew Szczeciński oraz na działce 1094 obręb 0111 Trzebież 1. Inwestycja polegać będzie na przebudowie istniejącego pola refulacyjnego na wyspie Chełminek oraz powiększeniu go na przylegających od wschodu i południa akwenach materiałem pochodzącym z pogłębienia torów wodnych i akwenów portowych pomiędzy Świnoujściem i Szczecinem.

Dla inwestycji tej została wydana decyzja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (znak GT7gg/62/17246/13 z dnia 16 kwietnia 2013 r.) na „Odbudowę i rozbudowę pola refulacyjnego Chełminek”.

Zakres robót na akwenie wewnętrznych wód morskich wokół Wyspy Chełminek obejmuje:

- rozbudowę pola w celu znacznego powiększenia pojemności pola z uwagi na prace związane z bieżącym utrzymaniem torów wodnych,
- budowę nowej przystani dla refulera lub pogłębiarki przy południowej części zachodniego brzegu,

- przełożenie elektrycznego kabla zasilającego pomiędzy wyspą Chełminek a stałym lądem w okolicy miejscowości Świętowie.

4.6. Infrastruktura portowa

4.6.1. Nabrzeża portowe

Zgodnie z § 12 Zarządzenia nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 czerwca 2002 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Karsiborze, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz w przystaniach morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu⁵ oraz danymi Urzędu Morskiego w Szczecinie, w skład infrastruktury portowej portu w Trzebieży wchodzi następujące akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje:

- 1) akwatorium znajdujące się w granicach portu morskiego w Trzebieży;
- 2) obiekty w Basenie Żeglarskim:
 - a) obiekty hydrotechniczne:
 - Falochron Północny o długości 38,35 m,
 - nabrzeże oczepowe wraz z wyciągiem łodziowym o łącznej długości 351,00m,
 - pomost żelbetowy (w kształcie litery T) o długości 80,00 m,
 - Nabrzeże Południowe w Basenie Żeglarskim o długości 86,73 m.
 - b) urządzenia i instalacje:
 - oświetlenie Basenu Żeglarskiego,
 - szafki poboru energii elektrycznej;
- 3) obiekty Basenu Handlowo - Pasażerskiego:
 - a) obiekty hydrotechniczne
 - Nabrzeże Tranzytowe o długości 207,87 m,
 - Nabrzeże PRCiP o długości 103,35 m,
 - Nabrzeża UMS o długości 94,85 m,
 - Nabrzeże Postojowe o długości 49,25 m,
 - przystań dalbowa (9 szt. dalb),
 - b) urządzenia i instalacje:
 - oświetlenie terenu,
 - szafki poboru energii elektrycznej,
 - zewnętrzna sieć wodno-kanalizacyjna,

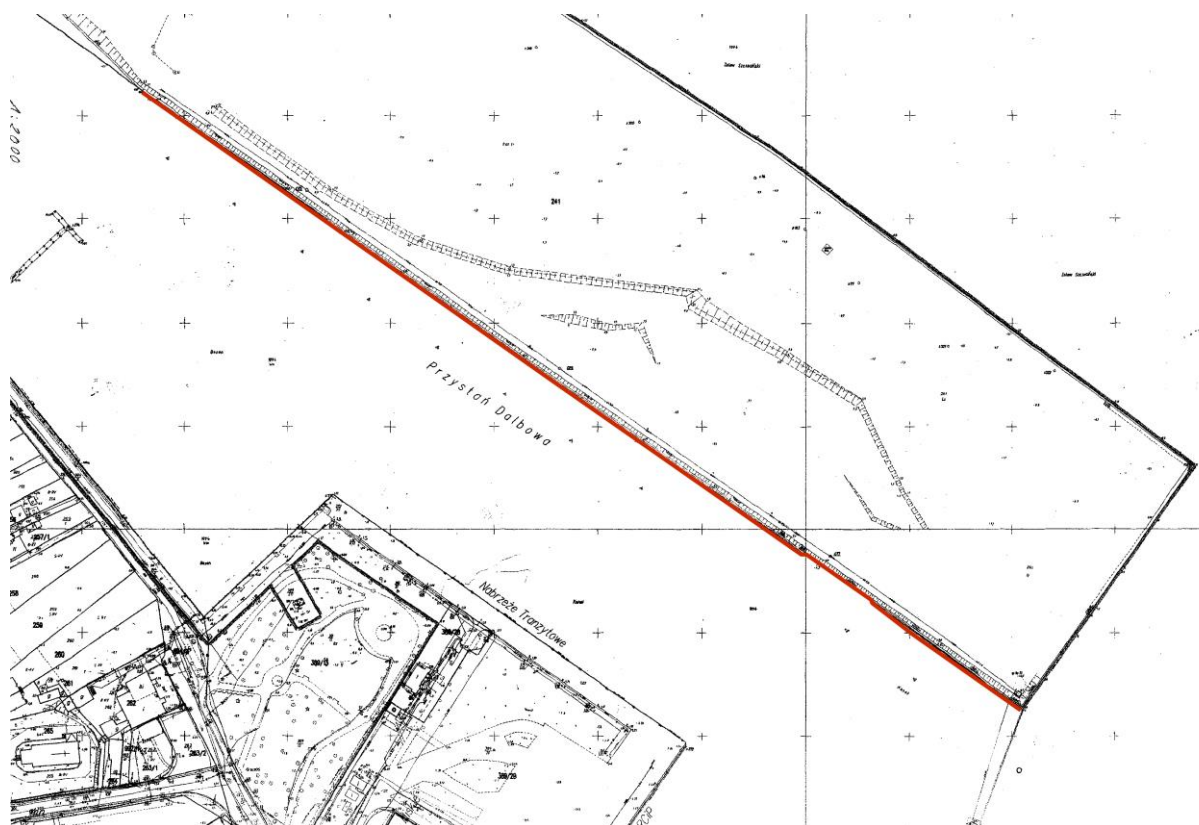
⁵ Dz. Urz. Woj. Zach-Pom. Nr 38 poz. 798

- kontenerowa stacja paliw,
 - place składowe,
 - stanowisko do odbioru wód zaolejonych i odpadów;
- 4) obiekty Basenu Rybackiego:
- a) obiekty hydrotechniczne:
 - nabrzeże oczepowo - skarpowe o łącznej długości 535,00 m,
 - wyciąg łodziowy o szerokości 4,00 m i długości 15,00 m,
 - b) urządzenia i instalacje:
 - oświetlenie basenu,
 - stanowisko do odbioru wód zaolejonych i odpadów,
 - place składowe;
- 5) obiekty inne:
- nabrzeże Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa o długości 47,20 m,
 - nabrzeże Yacht Stocznia Ladzińscy o długości 34,00 m;
- 6) ogrodzenie portu.

Falochron północny i pirs żelbetowy w kształcie litery T w Basenie Żeglarskim z uwagi na zły stan techniczny i plany modernizacji basenu przeznaczone są do rozbiórki.

Przystań dalbowa

Po remoncie w 2013 r. przystań składa się z 9 dalb stalowych w rozstawie ok 40,0m. Pierwsza dalba wbita jest w odległości ok 100 m od narożnika wejścia północnego. Długość linii cumowniczej ok 595 m.

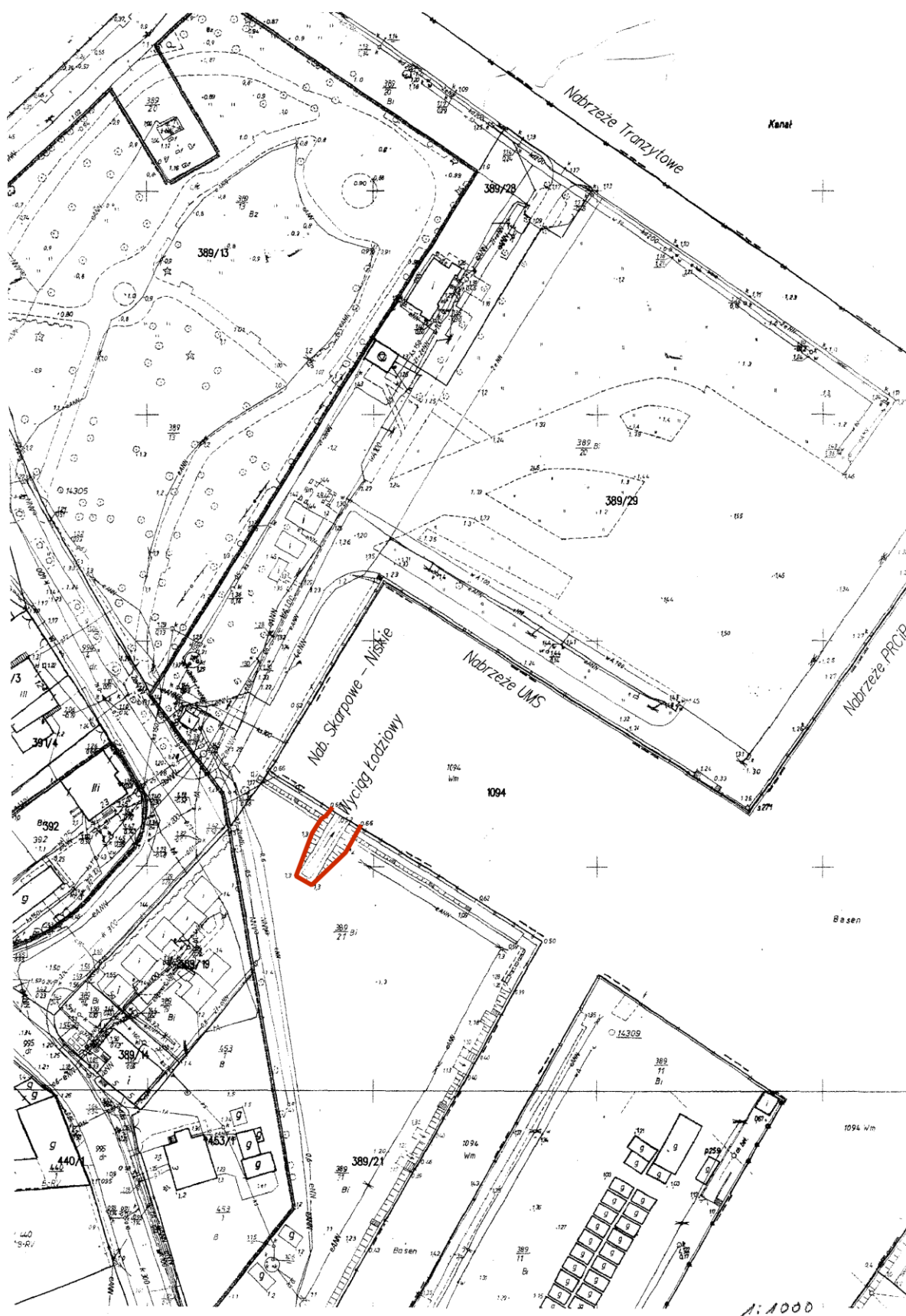


Ryc. 5. Przystań dalbowa.

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

Wyciąg łodziowy

Wyciąg przeznaczony do wyciągania łodzi rybackich i motorowych. Długość 15 m i szerokość 4,0 m.



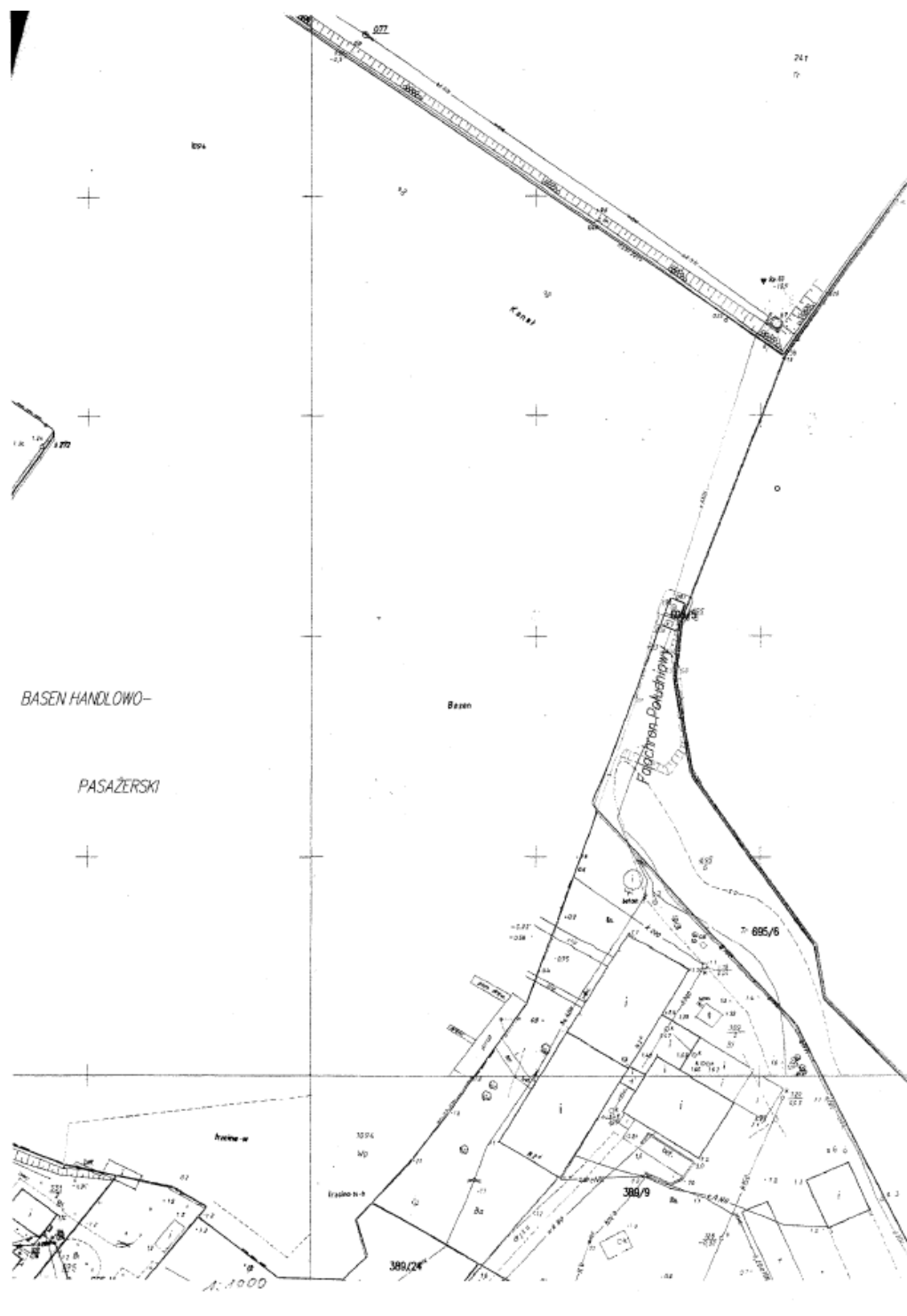
Ryc.6. Wyciąg łodziowy

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

4.6.2. Falochrony i umocnienia brzegowe

Falochron południowy

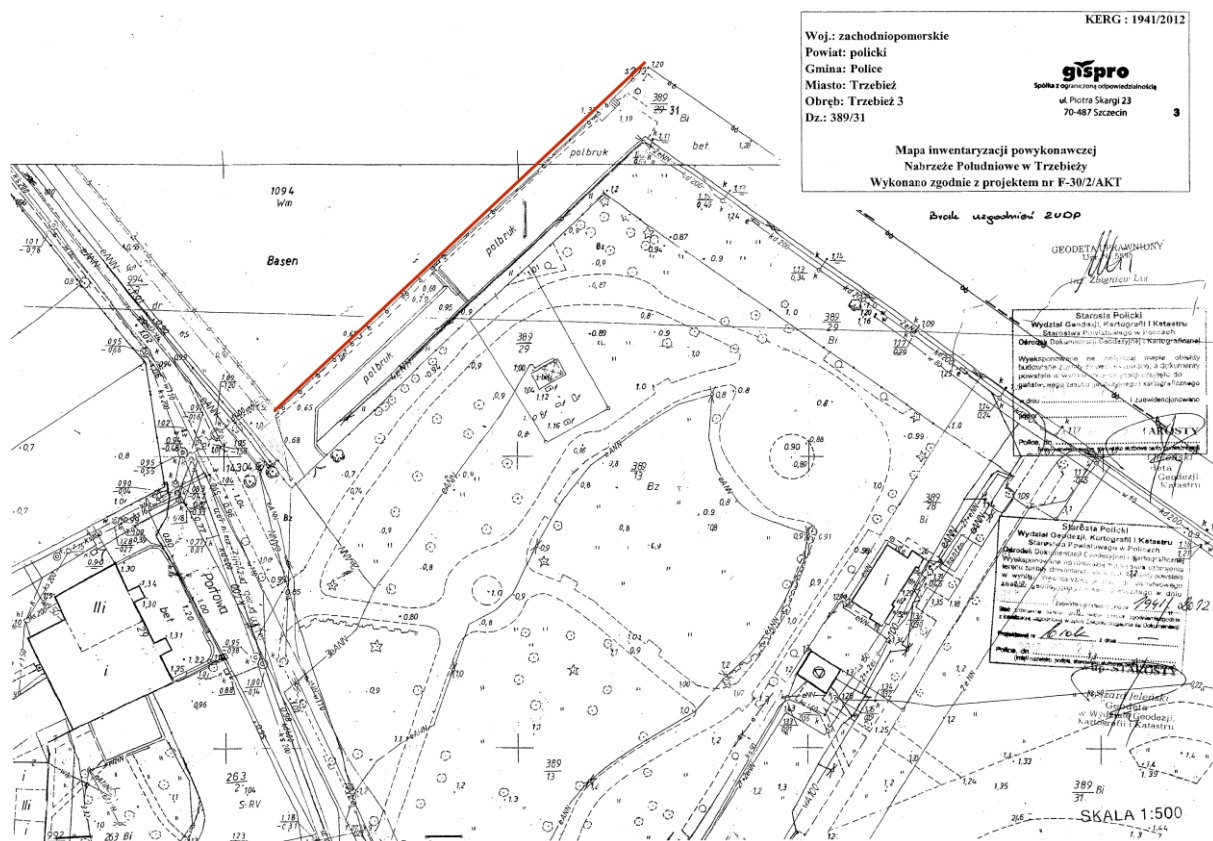
Trzon Falochronu stanowi palisada drewniana wypełniona kamieniami, a głowicę blok betonowy. Długość falochronu $L = 40,50$ m, szerokość $B = 3,50$ m, rzędna głowicy $+1,97$ m, rzędna dna $-2,00$ m.



Ryc. 7. Falochron południowy.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Trzebieży
Nabrzeże południowe

Nabrzeże południowe z uwagi na zmieniającą się głębokość i zróżnicowane warunki gruntowe zostało podzielone na 4 odcinki o różnej konstrukcji (płytowe typu ciężkiego, oczepowe kotwione ściągami do kozła palowego, oczepowe-wspornikowe). Całkowita długość nabrzeża wynosi 86,73 m (pomiar geodezyjny UMS z dnia 15.03.2018 r.).



Ryc. 8. Nabrzeże południowe.

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

Nabrzeże postojowe odcinek I-J

Nabrzeże postojowe zostało przebudowane w 2017 r. Obecnie konstrukcja jest stalową ścianką szczelną z grodzic o długości 11,00 m, zwieńczona oczepem żelbetowym ze ściągami stalowymi i traczami kotwiącymi. Nawierzchnię nabrzeża stanowi płyta żelbetowa. Długość całkowita nabrzeża $L = 49,25$ m.⁶

Nabrzeże UMS, odcinek J-K

Nabrzeże ma konstrukcję żelbetową i długość $L = 94,85$ m (pomiar geodezyjny UMS z dnia 15.03.2018 r.).

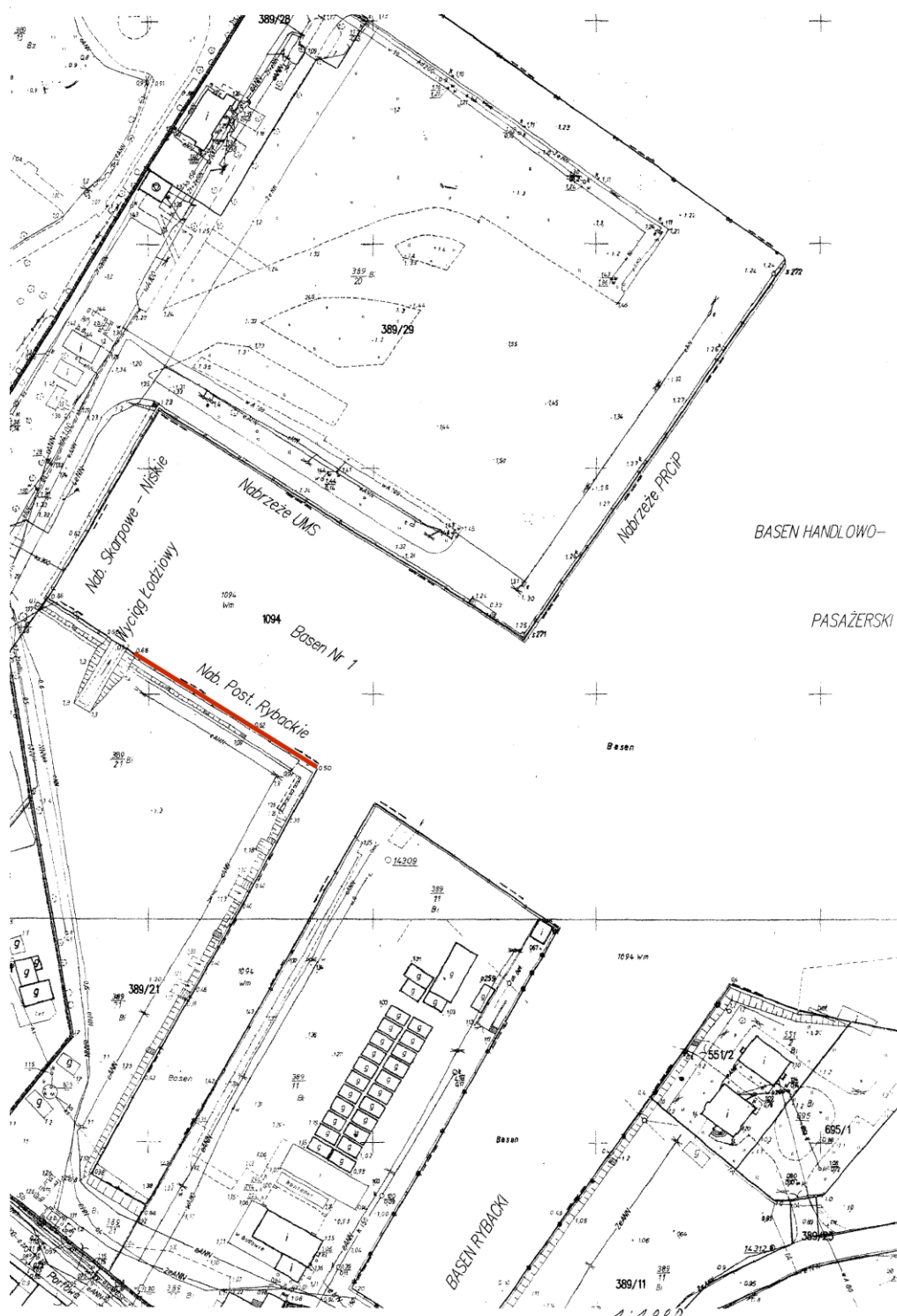
⁶ Zgodnie z Książką Obiektu Budowlanego tom 1, Port Trzebież – Nabrzeże Postojowe I-J, 1999r.



Ryc. 9. Nabrzeże Urzędu Morskiego Wysokie, odcinek J-K.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Trzebieży
Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 1

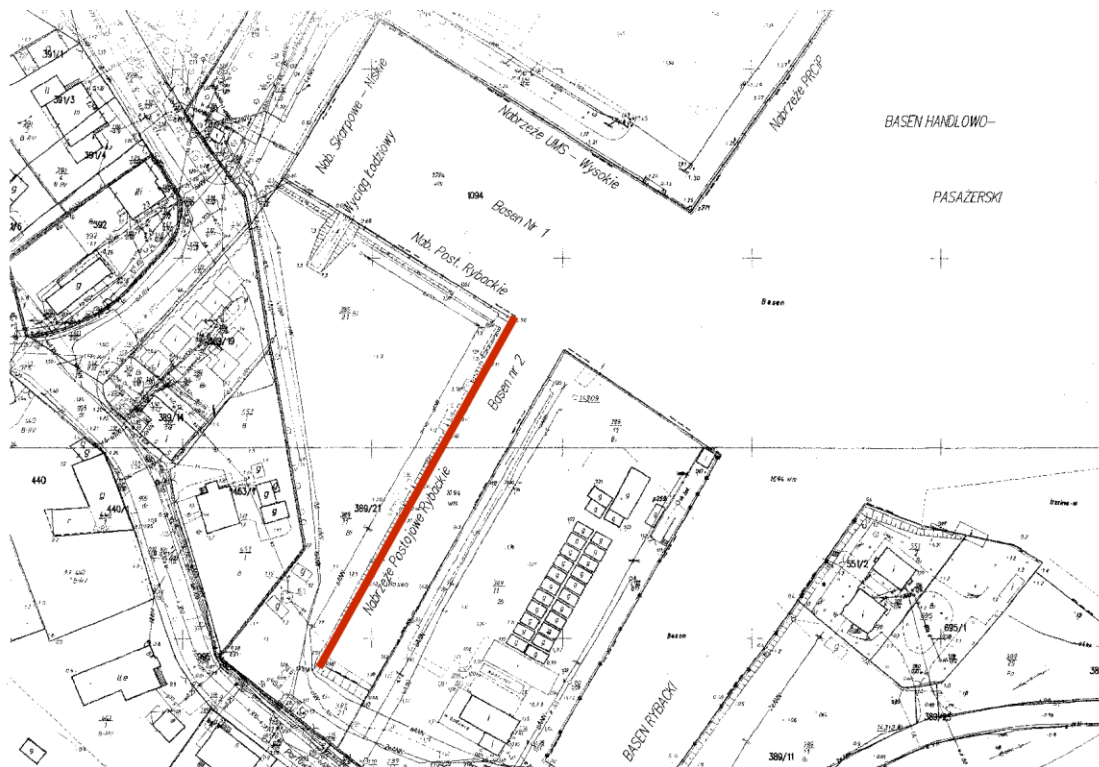
Konstrukcja oczepowa na tylnej drewnianej ścianie szczelnej i przednich podwójnych palach drewnianych. Polery cumownicze podwójne. Gumowe urządzenia odbojowe. Długość nabrzeża 67,0 m.



Ryc. 10. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 1.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Trzebieży
Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 2

Konstrukcja oczepowa na tylnej drewnianej ścianie szczelnej i przednich podwójnych palach drewnianych. Polery cumownicze podwójne. Długość nabrzeża 106,0 m.

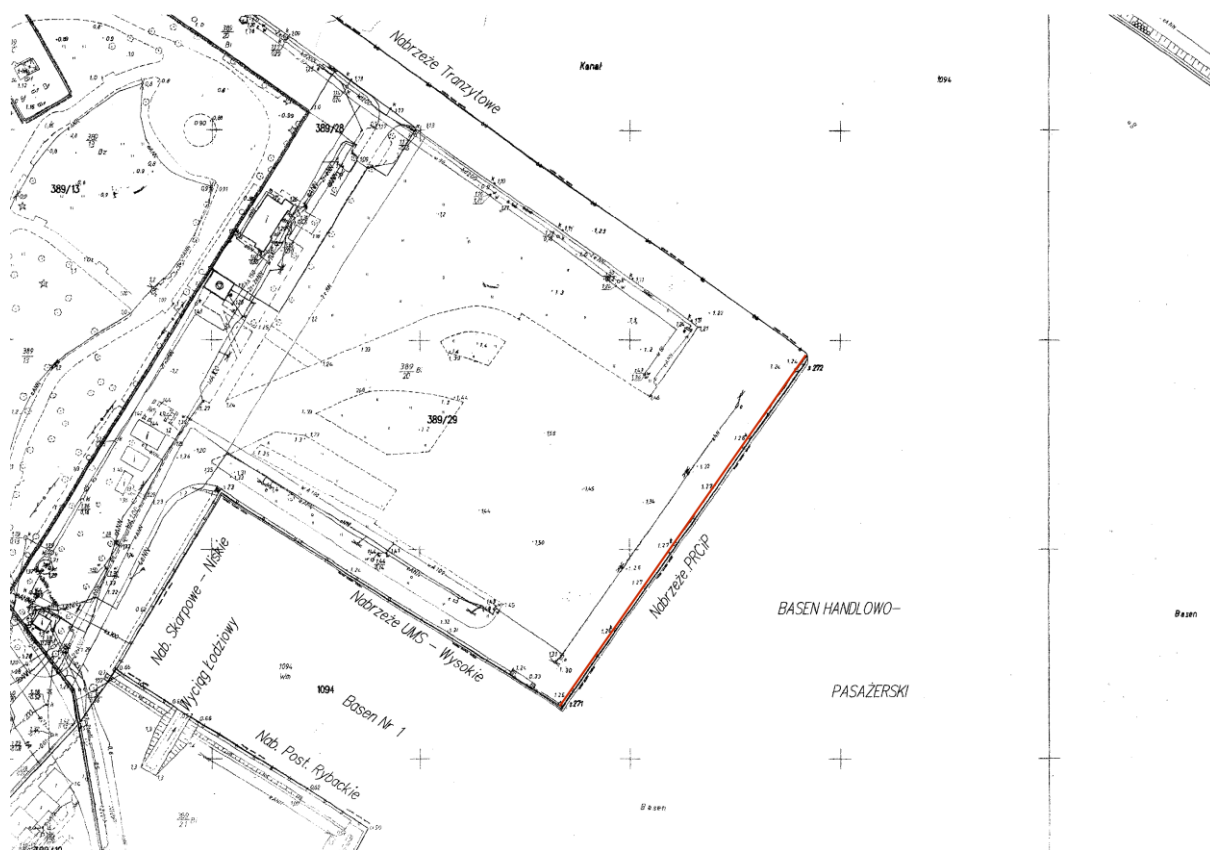


Ryc. 11. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 2.

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

Nabrzeże PRCiP

Nabrzeże wykonane w konstrukcji płyty żelbetowej na stalowej ścianie szczelnej i palach żelbetowych. Długość nabrzeża $L = 103,35$ m (pomiar geodezyjny UMS z dnia 15.03.2018 r.) (wraz ze skosem).



Ryc. 12. Nabrzeże PRCiP.

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

Nabrzeże Tranzytowe

Konstrukcja płytowa z płytą wspartą na przedniej ścianie z pali żelbetowych o długości 18,0 m. Polery cumownicze podwójne, drabinki wyjściowe, odbojnice z opon, kątownik ochronny. Długość nabrzeża L = 207,87m (pomiar geodezyjny UMS z dnia 15.03.2018 r.).



Ryc. 13. Nabrzeże Tranzytowe.

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

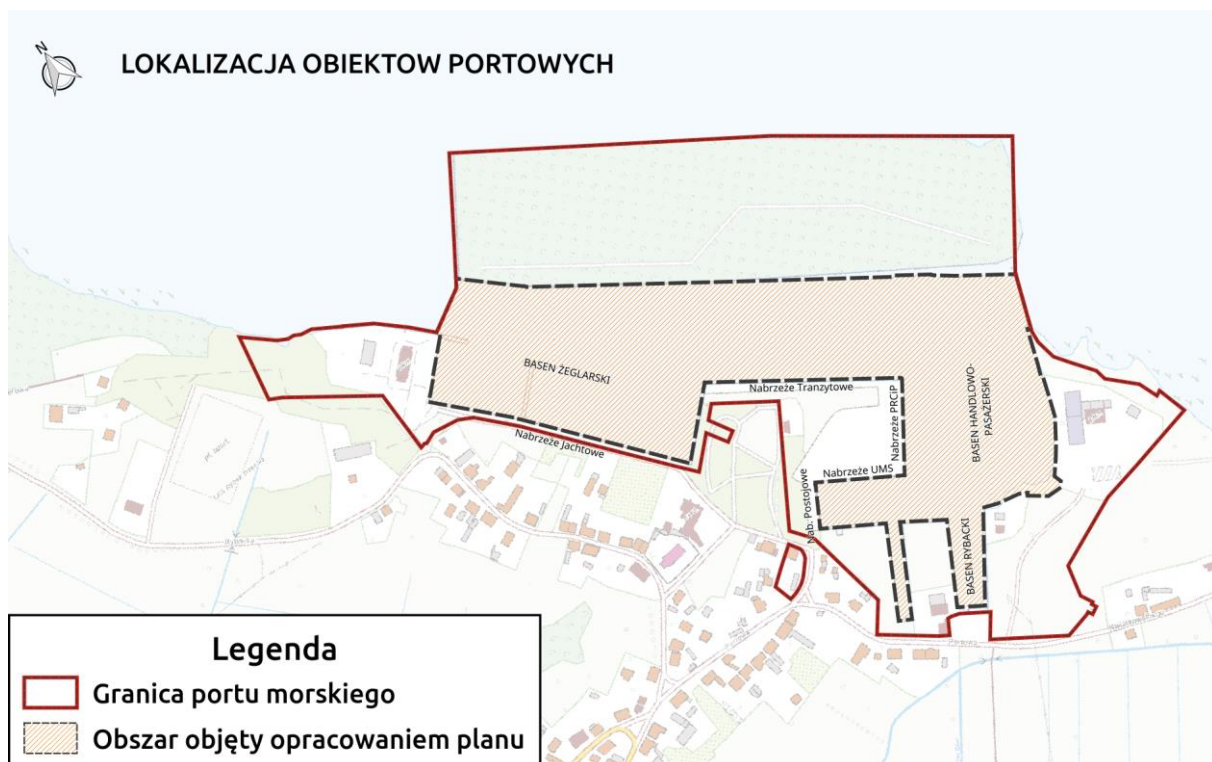
Wyspa falochronowa

W wyniku remontu nabrzeża w grudniu 2013 r. na nabrzeżu na wyspie wyodrębniono 2 odcinki umocnień: 1) opaska brzegowa o długości 1385,97 m i 2) nabrzeże dla rybaków o długości nabrzeża 36,62 m.



Ryc. 14. Wyspa falochronowa.

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

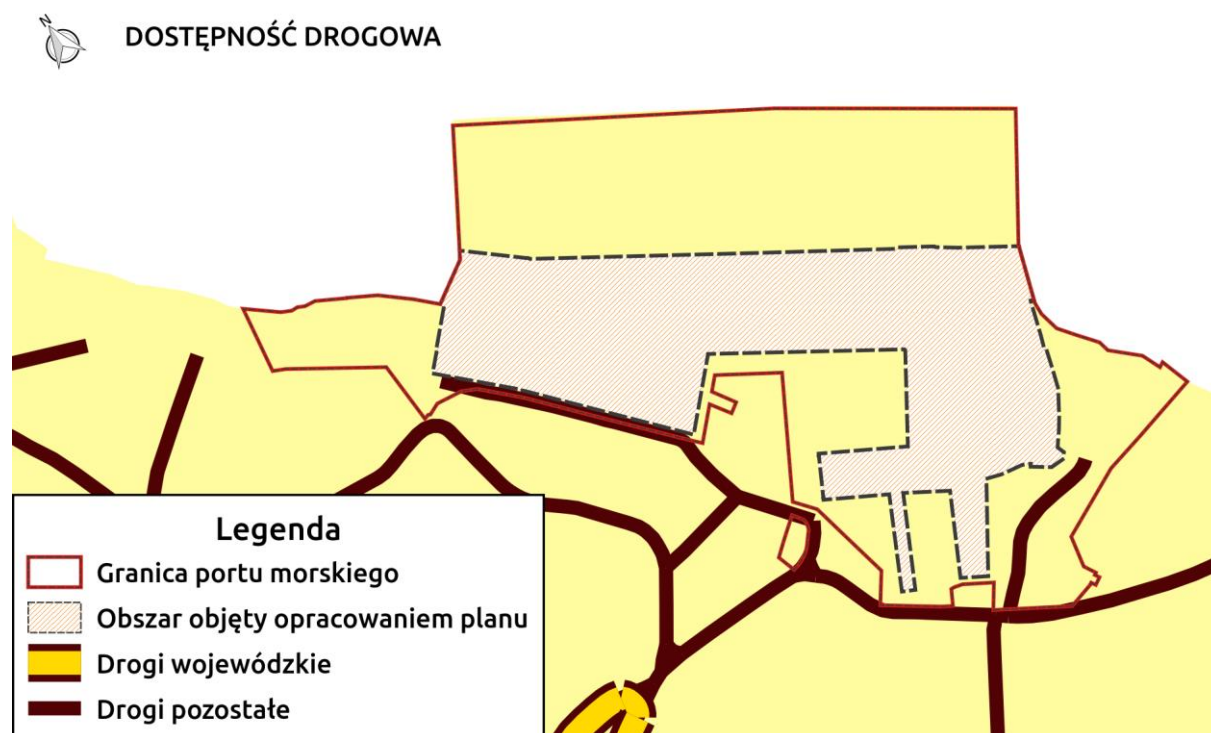


Ryc. 15. Lokalizacja obiektów w Porcie w Trzebieży.

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

4.6.3. Dostępność komunikacyjna

Dostęp do portu morskiego w Trzebieży zobrazowano na poniższej rycinach.



Ryc. 16. Dostępność drogowa obszaru portowego.

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

4.7. Port w liczbach

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. 18. Długość nabrzeży w Porcie w Trzebieży.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Trzebieży

Tabela nr 4. Zestawienie ruchu jednostek w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016.

Lp.	Rodzaj jednostki	Ruch jednostek w porcie Trzebież latach									
		Rok 2012		Rok 2013		Rok 2014		Rok 2015		Rok 2016	
		wejście	wyjście	wejście	wyjście	wejście	wyjście	wejście	wyjście	wejście	wyjście
1	Jednostki polskie (barki, pchacze, holowniki)	214	214	321	321	52	52	37	37	72	72
2	Jednostki niemieckie (barki, pchacze, holowniki)	8	8	10	10	2	2	3	3	33	33
3	Motorówki polskie (UMS, OIRM, SAR, Policja, SG itp.)	417	417	371	371	366	366	350	350	395	395
4	Jednostki hydrograficzne bandery niemieckiej	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-
5	Jednostki rybackie										
	a) Polskie	2 583	2 583	2 258	2 258	2 676	2 676	2 502	2 502	2 664	2 664
	b) Niemieckie	3	3	11	11	1	1			-	-
6	Statki pasażerskie polskie	2	2	44	44	6	6	2	2	-	-
7	Statki pasażerskie obcych bander:										
	a) Niemcy	30	30	19	19	19	19	20	20	19	19
	b) Szwajcaria	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-
8	Jednostki sportowo - turystyczne polskie	1 198	1 198	1 192	1 192	1 431	1 431	1 089	1 089	1 104	1 104
9	Jednostki sportowo - turystyczne obcych bander:										
	a) Niemcy	1 030	1 030	793	793	1 030	1 030	800	800	684	684
	b) Dania	6	6	17	17	10	10	10	10	8	8
	c) Holandia	24	24	24	24	37	37	24	24	24	24
	d) Szwecja	38	38	50	50	58	58	68	68	24	24
	e) Wielka Brytania	2	2	2	2	2	2	5	5	5	5

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

f) Norwegia	1	1	1	1	3	3	4	4	-	-
g) Belgia	5	5	6	6	9	9	5	5	8	8
h) Czechy	9	9	8	8	15	15	16	16	10	10
i) Armenia	7	7	4	4	9	9	6	6	9	9
j) Australia	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
k) Austria	2	2	1	1	-	-	2	2	1	1
l) Szwajcaria	2	2	2	2	1	1	5	5	8	8
m) Vanuatu	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-
n) Nowa Zelandia	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
o) Francja	-	-	-	-	1	1	2	2	2	2
p) Finlandia	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
q) Kanada	-	-	-	-	5	5	2	2	-	-
r) Słowacja	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-
s) Gibraltar	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
t) USA	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
R A Z E M	5 582	5 582	5 141	5 141	5 736	5 736	4 954	4 954	5 071	5 071

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla portu morskiego w Trzebieży

Tabela nr 5. Zestawienie ruchu statków pasażerskich w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016.

Lp	Nazwa statku pasażerskiego	Bandera	Ilość zawinięć				
			Rok 2012	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016
1	m/s "Odra Queen"	Polska	2	-	1	-	-
2	m/s "Dziewanna"	Polska	-	-	-	2	-
3	wodolot "Bosman Express"	Polska	-	44	5	-	-
4	m/s "Jan van Cuyk"	Niemcy	30	19	19	18	19
5	m/s "Serentie"	Niemcy	-	-	-	1	-
6	m/s "Ostseebad Zingst"	Niemcy	-	-	-	1	-
7	m/s "Frederic Chopin"	Szwajcaria	-	1	-	-	-
8	m/s "Katharina von Bora"	Szwajcaria	-	1	-	-	-
9	m/s "Excelence Coral"	Szwajcaria	-	1	-	-	-
R A Z E M			32	66	25	22	19

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

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

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

^a Bez nielicencjonowanych łodzi pomocniczych.

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

^a Excluding unlicensed auxiliary boats.

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

Ryc. 19. Łodzie rybackie w Porcie w Trzebieży.

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

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

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

Ryc. 20. Akcje ratownicze w Porcie w Trzebieży.

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

4.8. Obszary objęte ograniczeniami wynikającymi z przepisów odrębnych

4.8.1. Ograniczenia dla rybołówstwa i wędkarstwa

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

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

4.8.2. Strefy zamknięte i niebezpieczne dla żeglugi

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

4.9. Sztuczne wyspy konstrukcje i urządzenia, infrastruktura

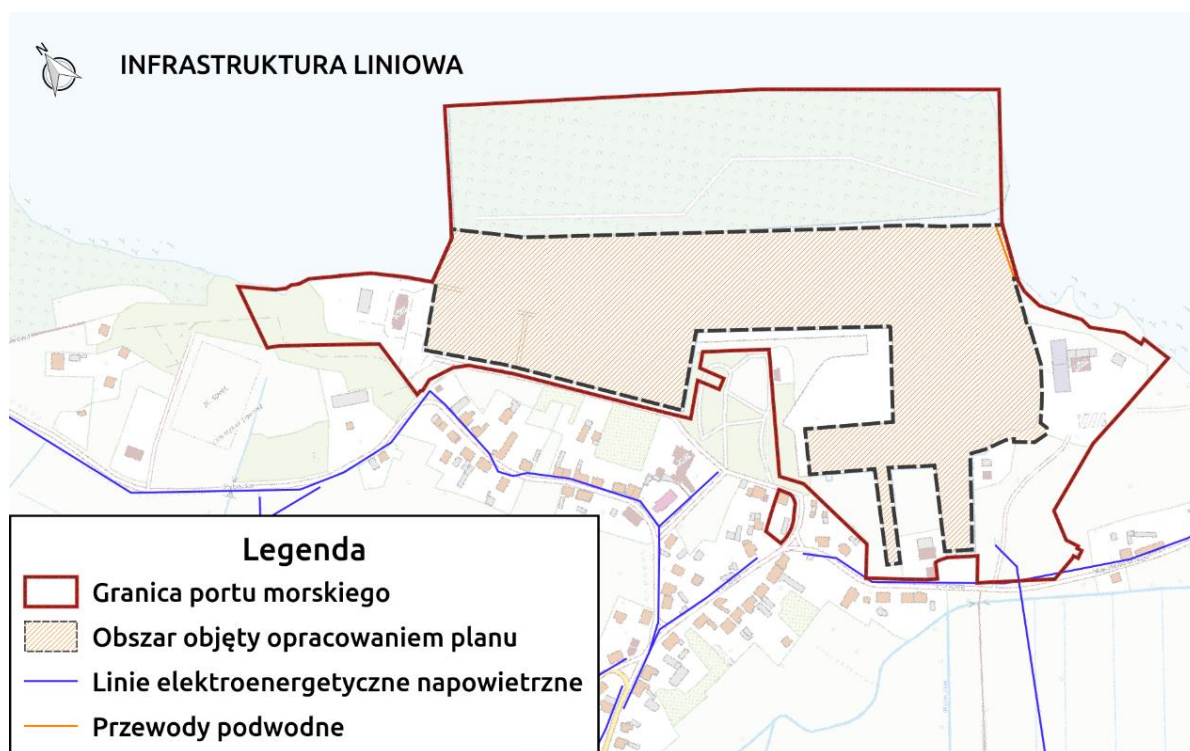
Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej „wnoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia ustalającego ich lokalizację oraz określającego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

4.9.1. Liniowa infrastruktura techniczna

Istniejące sieci energetyczne na obszarze objętym Planem:

Czynny kabel energetyczny zagłębiony na dnie akwenu na głębokości 5,7 m zasilający infrastrukturę toru podejściowego do Portu Trzebież S, ułożony pomiędzy czerwoną główką

wejściową na S głowicy moła a zieloną główką wejściową na S głowicy falochronu wyspy osłonowej.



Ryc. 21. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.

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

4.9.2. Elementy nad wodami portowymi

Na obszarze opracowania nie zinventaryzowano obiektów znajdujących się ponad wodami portowymi.

4.9.3. Inne obiekty

Na obszarze opracowania znajdują się pomosty, obiekty hydrotechniczne inne formy wykorzystania wód. m.in. są to pomosty pływające i infrastruktura turystyczna dla sportów wodnych w Trzebieży.

5. Sport turystyka i rekreacja

Trzebież posiada korzystne warunki dla rozwoju różnych form aktywnej turystyki, w szczególności wodnej, ale także pieszej i rowerowej.

Cele rozwojowe dla Trzebieży, jakie stawia sobie Gmina Police, to:

1. Poprawa estetyki i funkcjonalności przestrzeni publicznej.
2. Budowa i rozwój infrastruktury Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego.
3. Rozwój infrastruktury turystycznej i specjalizacji obszaru.⁷

Istnienie portu morskiego i bazy żeglarskiej to zidentyfikowany, duży potencjał dla rozwoju turystyki w Trzebieży. Centralny Ośrodek Żeglarstwa Polskiego Związku Żeglarskiego w Trzebieży jest znanym ośrodkiem żeglarskim w Polsce. PZZ jest armatorem kilku jednostek morskich m.in. żaglowca „Kapitan Głowacki”.⁸ Obecnie ośrodkiem zarządza Fundacja Port Jachtowy Trzebież.

Port w Trzebieży składa się z dwóch części. Pierwsza to basen południowy zwany handlowym i trzy małe baseny dla postoju łodzi rybackich. Drugą część stanowi basen północny przylegający do Centralnego Ośrodka Żeglarstwa. Oba baseny oddziela nabrzeże tranzytowe. W basenie północnym znajduje się betonowy pirs w kształcie litery T, dzięki czemu COŻ ma dwa baseny jachtowe: „A” i „B”. W obu basenach jachtowych może przebywać łącznie 120 jednostek.

Trzebież posiada dwa tory podejściowe – od północy i od południa. Oba oznaczone są pławami, żeglowanie ułatwiają również nabieżniki. Nabrzeża betonowe wyposażono w energię i wodę. Na terenie ośrodka żeglarskiego znajdują się prysznice, toalety oraz warsztaty remontowe. w porcie można skorzystać z dźwigu o nośności do 30t. Trzebież to dobre miejsce do postawienia lub położenia masztu dla żeglujących na trasie Berlin – Szczecin – Bałtyk. Można tu również rozbić namiot albo zaparkować camperem tuż nad brzegiem Zalewu Szczecińskiego. Ośrodek prowadzi szkolenia żeglarskie, motorowodne i manewrowe na jachtach morskich. Nad Zalewem Szczecińskim obywają się również liczne regaty.⁹

W marcu 2017 r. Fundacja Port jachtowy Trzebież podpisała umowę o dofinansowanie projektu Modernizacja infrastruktury portu turystycznego, żeglarskiego w Trzebieży w ramach projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”. Przedmiotem projektu będzie modernizacja infrastruktury portu jachtowego w Trzebieży, w celu podniesienia standardu usług świadczonych w zakresie żeglarstwa.

⁷ Program Rozwoju Turystyki w Trzebieży do roku 2023; bip.police.pl/attachments/download/18306

⁸ <http://marinas.pl/location/centralny-osrodek-zeglarstwa-1529/>

⁹ <http://www.zrot.pl/images/pliki/wydawnictwa/Zachodniopomorski%20Szlak%20Zeglarski%20PL.pdf>



Ryc.22. Widok na port w Trzebieży

Źródło: <http://marinatrzebiez.pl/nasza-marina/>

Zachodniopomorski Szlak Żeglarski to kompleksowy ponadregionalny produkt turystyczny tworzony na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Porty i przystanie Szlaku położone są w miejscach o wyjątkowych walorach przyrodniczych.



Ryc. 23. Porty i przystanie wchodzące w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Turystycznego

Źródło: <http://marinas.pl/mariny/>

W ramach realizacji projektu zostanie wykonana częściowa modernizacja i rozbudowa portu jachtowego w Trzebieży z zakresem zadań: modernizacja nabrzeża północnego ze slipem, budowa pomostu osłonowego typu falochronowego w basenie A i B, modernizacja nabrzeża zachodniego, budowa 2 pomostów pływających w basenie B, wyposażenie nabrzeży w punkty poboru wody pitnej i energii elektrycznej wraz z oświetleniem pomostów, pogłębianie basenów jachtowych do głębokości technicznej $H_t=2,50m$, modernizacja budynku administracyjno-socjalnego, utwardzenie placu do zimowania jachtów – 2.000 m^2 , budowa punktu odbioru ścieków i wód zaolejonych ze zbiornikiem na wodę, stanowisko mycia jachtów z odwodnieniem i separatorem, modernizacja infrastruktury podziemnej, modernizacja układu kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz wykonanie nowego przyłącza wodociągowego, budowa ogrodzenia i oświetlenia terenu, budowa altany dla żeglarzy. W ramach budowy systemu elektronicznego zarządzania i ochrony - wykonanie systemu monitoringu i płatnego dostępu do pomieszczeń sanitariatów i pryszniców. Zakup sprzętu technicznego i modernizacja osprzętu do obsługi porządkowej i transportu jachtów. Planowane zakończenie realizacji projektu - 31.12.2018r.¹⁰

¹⁰ <http://marinatrzebiez.pl/projekt/>



Ryc. 24. Marina w Trzebieży przed remontem, luty 2017

Źródło: http://www.portalzeeglarski.com/news_sailportal,7105.html



Ryc. 25. Marina w Trzebieży przed remontem, luty 2017

Źródło: http://www.portalzeeglarski.com/news_sailportal,7105.html

Realizacja projektu pozwoli na wzmocnienie roli turystyki wodnej i możliwości uprawiania sportów wodnych w województwie, a tym samym na zbudowanie silnego produktu turystycznego.

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

Analizowany projekt Planu sporządzany jest dla obszaru istniejącego portu morskiego w Trzebieży. Zadaniem projektu Planu jest zdefiniowanie i uporządkowanie sposobu korzystania z tego obszaru. Funkcje wyznaczone w planie są już realizowane. Projekt Planu ma więc za zadanie określenie zasad ich funkcjonowania.

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

6.1. Oddziaływanie na krajobraz

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

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

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

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

2. Sposoby układania elementów liniowych infrastruktury technicznej:

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

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

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

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

6.2. Środowisko abiotyczne.

6.2.1. Klimat.

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

Ustalenia Planu, podobnie jak to jest obecnie, nie będą przyczyniać się do uwalniania do atmosfery gazów cieplarnianych [pary wodnej, dwutlenek węgla, metanu, freonu, podtlenku azotu (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 4 akwenach. W ustaleniach ogólnych Planu wskazano w §3, że

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

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

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

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

6.2.2. Środowisko gruntowo-wodne.

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

Realizacja ustaleń Planu będzie związana z użytkowaniem obszaru Planu przez jednostki pływające użytkujące obszar Zalewu Szczecińskiego, dla których obowiązują przepisy ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (t.j. Dz.U. z 2017

r., poz. 2000). Ustawa ta określa wymagania dla statków w zakresie zapobiegania zanieczyszczenia morza. Ustawa określa m.in. wymagania w zakresie przeglądów, inspekcji i terminów określonych w przepisach i umowach międzynarodowych, m.in. Konwencji MARPOL i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 782/2003 z dnia 14 kwietnia 2003 r. w sprawie zakazu stosowania związków cynoorganicznych na statkach. Ustawa określa również obowiązki kapitana statku w zakresie postępowania z odpadami w tym odpadami niebezpiecznymi.

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

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

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

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

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

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

6.2.3. Odpady.

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

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

Odpady powstawać będą również w wyniku realizacji funkcji Ip, która oznacza utrzymanie i budowę infrastruktury portowej, takiej jak: nabrzeża i baseny portowe, kotwicznice, redy, falochrony, mola, pomosty, pirsy, ślipy, miejsca budowy, remontu i demontażu jednostek

plywających, sytuowanie obiektów nawigacyjnych lub innych obiektów związanych z funkcjonowaniem portu. Będą to odpady związane z budową ww. obiektów oraz ich eksploatacją. Odpady powstawać będą również w związku z realizacją ustaleń Planu dla akwenu 3Ip gdzie w wyznaczonym akwencie realizowana jest działalność stoczniowa.

Wszystkie odpady powinny być przekazywane uprawnionym odbiorcom, w celu odzysku lub unieszkodliwienia. Przy odpowiedniej i prowadzonej zgodnie z przepisami gospodarcze 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. 2pkt. 7 ustawy o odpadach. Przy nie spełnieniu warunków opisanych powyżej, urobek stanowi odpad i powinien być zagospodarowany zgodnie z przepisami ustawy o odpadach.

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

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

6.2.4. Powietrze.

Stan powietrza opisanow Rozdziale 3.6. niniejszej Prognozy. Obszar Planu, w odniesieniu do stref podlegających oceniew ramach monitoringu środowiska jest reprezentatywny dla strefy zachodniopomorskiej. W roku 2017 przekroczenie obowiązujących standardów jakości powietrza w strefie zachodniopomorskiej dotyczyło jednego zanieczyszczenia, tj. benzo(a)pirenu zawartego w 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.

6.2.5. Hałas.

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

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

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

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

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

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

- Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS),
 - Międzynarodowej konwencji o zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (MARPOL),
 - PN-EN 22922:1999 Akustyka Pomiary hałasu emitowanego przez statki na śródlądowych drogach wodnych i w portach,
 - PN-EN ISO 2922:2005 Akustyka. Pomiar dźwięku rozprzestrzeniającego się w powietrzu, emitowanego przez statki na wodach śródlądowych i w portach,
- ISO 2923:1996 Acoustics – Measurement of noise on board vessels.

Na wyznaczonym akwenie 2T – Transport oraz terenach na których utrzymano lub dopuszczono realizację torów podejściowych, hałas związany będzie głównie z użytkowaniem torów wodnych przez jednostki pływające oraz z pracami związanymi z utrzymaniem torów wodnych i związaną z tym pracą pogłębiarek i szaland wykorzystywanych do wydobycia i transportu urobku z pogłębiania torów wodnych.

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

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

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

6.3. Środowisko biotyczne.

6.3.1. Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych.

Oddziaływanie związane z usuwaniem osadów dennych związane będzie z pogłębianiem torów wodnych oraz torów podejściowych do nabrzeży, dotyczyć będzie więc akwenu o funkcji podstawowej 2T oraz pozostałych akwenów, w których dopuszczone zostały tory wodne do nabrzeży i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich. Może dotyczyć również

realizacji funkcji S – turystyka, sport i rekreacja i Ip, w przypadku konieczności ingerencji w dno.

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

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

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

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

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

6.3.2. Zmiana przezroczystości wody.

Oddziaływanie związane ze zmianą przezroczystości wody związane będzie z pogłębianiem toru wodnego oraz torów podejściowych, dotyczyć będzie więc akwenu o funkcji podstawowej 2T oraz pozostałych, w których dopuszczone zostały tory wodne do nabrzeży i których utrzymanie wymagać będzie prac pogłębiarskich.

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

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

Przezroczystość wody jest czynnikiem kluczowym dla występowania fitoplanktonu, który jest uzależniony od dopływu światła słonecznego niezbędnego w fotosyntezie. Organizmy fitoplanktonowe to organizmy o krótkim cyklu życiowym, które stosunkowo szybko reagują na zmianę warunków siedliskowych. Z tego względu nawet kilkudniowe spadki przezroczystości wody mogą skutkować zmianami liczebności fitoplanktonu. Z drugiej strony zespół

fitoplanktonu jest w stanie odbudować się stosunkowo szybko po ustaniu zaburzenia. Dotychczasowe użytkowanie torów wodnych nie wpływało negatywnie na stan fitoplanktonu (Bieniek i inni 2014). W związku z realizacją ustaleń Planu nie przewiduje się negatywnego wpływu spadku przezroczystości wody na fitoplankton z uwagi na krótkotrwały charakter tego oddziaływania i ograniczony przestrzennie zasięg.

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

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

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

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

6.3.3. Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze obszaru Planu.

5.3.1.1. PTAKI

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

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

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

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

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

oddziaływania na obszar Natura 2000. Takie indywidualne podejście do realizacji ustaleń planu w znaczący sposób ograniczy zniszczenie miejsc ważnych dla poszczególnych gatunków ptaków.

5.3.1.2. RYBY

Określone w projekcie Planu podstawowe i dopuszczalne funkcje użytkowania poszczególnych akwenów do celów transportowych, turystyki wodnej, rybołówstwa, akwakultury 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), składowania urobku (m.in. poprzez tworzenie sztucznych wysp), prac ziemnych wykonywane na granicy lądu i wody (m.in. budowa nowych pomostów, domów na wodzie itp.). Ponadto korzystanie z poszczególnych akwenów może bezpośrednio wpływać na stan zasobów ryb (m.in. rybołówstwo), jak również wywoływać hałas i drgania, przez co ryby będą unikały tych obszarów

Znaczny wpływ na ryby mogą mieć prace 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 iłu, dlatego zmuszone są do długotrwałego przebywania w bardzo mętnej wodzie. Osadzanie się substancji ilastych na skrzelach ryb zmniejsza powierzchnię oddechową, a w ostateczności może prowadzić do śmierci ryb w wyniku niedotlenienia organizmu. W związku z tym zwiększone zmętnienie wody wynikające z prac budowlanych będzie mieć wpływ na sukces reprodukcyjny niektórych gatunków i będzie oddziaływać na proces rozmnażania w następujący sposób:

- Ponownie osiadający osad może zasypać ikrę i larwy, a także ich pożywienie
- Wysokie stężenia zawieszonego osadu mogą spowodować przemieszczenie się dorosłych osobników z ich naturalnych tarlisk.

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

Siedliska przyrodnicze

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

- *1150 Laguny przybrzeżne (Bieniek i inni 2014, Guentzel i inni 2015).

Stan siedliska oceniono jako niewłaściwy.

Zgodnie z poradnikiem siedlisk i gatunków Natura 2000 główne zagrożenia powodowane są przez nadmierny dopływ substancji biogennej i materii organicznej, zanieczyszczeń toksycznych, inwazję gatunków obcych i nieracjonalną gospodarkę zasobami rybnymi. Nadmierny dopływ substancji biogennej, materii organicznej i substancji toksycznych jest przede wszystkim wynikiem działalności ludzi poza obszarem zalewów, w dorzeczu Odry i Wisły. Są to zanieczyszczenia komunalne, rolnicze i przemysłowe. Istnieją jednak również źródła zanieczyszczeń usytuowane nad zalewami. Są one często istotnym zagrożeniem, zwłaszcza dla stanu sanitarnego wód. Dotyczy to zwłaszcza Zalewu Szczecińskiego, wokół którego zlokalizowane są duże aglomeracje i zakłady przemysłowe. Istotną rolę odgrywają również zabiegi hydrotechniczne powodujące zmiany przepływu wód rzecznych oraz umacnianie brzegów niszczące zbiorowiska roślinności przybrzeżnej i ograniczające w konsekwencji możliwości gnieźdzenia się ptaków. Umacniania brzegów i, z punktu widzenia ekologicznego, niekorzystne działanie śluz było przyczyną zniszczenia w Zalewie Szczecińskim naturalnych tarlisk szczupaka, którymi były okresowo zalewane łąki przybrzeżne. Potencjalnym zagrożeniem są ewentualne duże inwestycje, jak np. budowa elektrowni wiatrowych. W stosunkowo niewielkich, płytkich zbiornikach, zakłócenia fizyczne spowodowane budową wież wiatraków mogą w dużym stopniu zmienić funkcjonowanie całego ekosystemu. Spowodowane to może być przez zniszczenie dna w trakcie budowy, jak również poprzez zmiany przepływu wód i warunków sedymentacyjnych w trakcie ich eksploatacji. Zagrożeniem jest również, zwłaszcza na Zalewie Szczecińskim, transport morski, szczególnie w przypadku ewentualnej kolizji czy awarii dużych statków.

Ochrona przed zagrożeniami mającymi swoje źródła w znacznej mierze poza obszarem zalewów, w dorzeczu Odry i Wisły, sprowadza się do realizacji założeń ochrony środowiska w zlewniach tych rzek. Dotyczy to przede wszystkim zobowiązań o ograniczeniu dopływu zanieczyszczeń wprowadzanych rzekami podjętych w ramach Konwencji Helsińskiej, jak również założeń narodowych programów ochrony Odry i Wisły oraz uzgodnień zawartych przez Czechy, Niemcy i Polskę. Poza rozbudową oczyszczalni ścieków komunalnych i przemysłowych istotny jest rozwój rolnictwa ekstensywnego i przejście do rolnictwa ekologicznego. Zapobieganie zagrożeniom związanym z transportem wodnym polega na stworzeniu warunków bezpiecznego transportu i przestrzegania wymogów ochrony przyrody. Przy pogłębianiu torów wodnych ważne jest stosowanie metod pozwalających na zminimalizowanie zakłóceń w środowisku. Jeżeli niezbędne jest umacnianie brzegów, należy również dążyć do ograniczenia zniszczeń w siedliskach ptaków gnieźdzących się w pasie roślinności przybrzeżnej. W Zalewie Szczecińskim powinno się dążyć do stworzenia warunków umożliwiających zalewanie łąk przybrzeżnych i tym samym odtworzenie naturalnych tarlisk szczupaka. Ze względu na to, że ryby Zalewu Szczecińskiego i Wiślanego tworzą wspólne stada zarówno w częściach polskich jak i niemieckiej i rosyjskiej, ważna jest współpraca międzynarodowa w realizacji działań mających na celu ochronę zasobów rybnych i racjonalną gospodarkę nimi. Ochrona zasobów rybnych wymaga przestrzegania istniejących już zasad oraz ich uaktualniania wraz z dynamiką stad ryb. Dotyczy to przede wszystkim okresów i wymiarów ochronnych, używania dopuszczonych do eksploatacji narzędzi, ograniczenie działalności kłusowniczej. Zasady rybołówstwa są ustalane przez Urzędy Morskie w drodze zarządzeń.

Wpływ na siedliska wynikać będzie z prac związanych z utrzymaniem torów wodnych, które prowadzone będą w granicach wyznaczonego terenu T oraz w innych obszarach, w którym dopuszczono podejścia do nabrzeży. Nie przewiduje się znaczącego negatywnego

oddziaływania realizacji ustaleń Planu siedlisko. Pogłębianie torów wodnych zmienia morfologię dna, jednak będzie to zmiana neutralna dla stanu wskazanych siedlisk. W trakcie pogłębiania torów może dojść do okresowej zmiany chemizmu wód (wzrost eutrofizacji). Będzie to oddziaływaniem negatywnym, jednak skala przewidywanych oddziaływań jest zbyt mała by zaburzyć funkcjonowanie obu siedlisk chronionych (Bieniek i inni 2014).

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 wpływu na siedliska przyrodnicze.

Z racji przeznaczenia obszarów w planie pod funkcję S – Turystyka, sport i rekreacja i Ip – funkcjonowanie portu, i w związku z realizacją ustaleń Planu w zakresie budowy nowych obiektów związanych z obsługą tych funkcji, może również dojść do uszczuplenia ww. siedliska. Należy jednak mieć na uwadze, że ustalenia Planu dotyczą obszaru istniejącego i funkcjonującego portu.

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

W związku z napływem zanieczyszczeń z zewnątrz część z powyższych wskazać nie jest związane bezpośrednio z obszarem Planu. 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.*

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.

Wyjątek stanowi strefa ochrony bielika *Haliaeetus albicilla*, która znajduje się na wyspie Chełminek.

Pole refulacyjne Chełminek aktualnie nie jest eksploatowane. Planowana jest rozbudowa pola w celu odłożenia ok. 2 400 000 m³ urobku. Inwestycja polegać będzie na przebudowie istniejącego pola refulacyjnego na wyspie Chełminek oraz powiększeniu go na przylegających od wschodu i południa akwenach materiałem pochodzącym z pogłębienia torów wodnych i akwenów portowych pomiędzy Świnoujściem i Szczecinem. Wyspa Chełminek znajduje się poza granicami Planu.

Dla inwestycji tej została wydana decyzja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (znak GT7gg/62/17246/13 z dnia 16 kwietnia 2013 r.).

Nie przewiduje się aby realizacja ustaleń Planu wpływała w sposób znaczący na strefę ochrony bielika. Nie mniej dla przedsięwzięcia tego wymagane będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

6.3.5. Wpływ na różnorodność biologiczną

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

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

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

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

Dla ochrony bioróżnorodności wskazane jest dla wszystkich nowych przedsięwzięć będących skutkiem realizacji ustaleń projektu Planu uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jeżeli przedsięwzięcia nie wymagają uzyskania wspomnianej decyzji, przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Takie wskazania pojawiają się w projekcie Planu.

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

6.3.6. Zdrowie ludzi

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

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

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

Ewentualne uciążliwości, które wystąpią będą mieć krótkotrwały charakter i będą związane głównie z utrzymaniem toru wodnych i pracami pogłębiarskimi, które są z tym związane oraz

z etapem realizacji ustaleń w związku z rozwojem infrastruktury związanej z obsługą sportu, turystyki i rekreacji oraz funkcjonowaniem portu.

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

Przyjęcie projektu Planu będzie wiązać się z pośrednim, długotrwałym, pozytywnym wpływem na jakość życia ludzi, ponieważ przyczyni się do rozwoju transportu morskiego i śródlądowego. Realizacja ustaleń Planu podniesie konkurencyjność portu w Trzebieży, zwiększy atrakcyjność transporotowo-inwestycyjną gminy Police, wpłynie na rozwój branży transportowej a co za tym idzie na rozwój gospodarczy regionu i kraju.

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

6.3.7. Zabytki i dobra materialne

Szczegółowy opis zasad ochrony na obszarach morskich wód wewnętrznych zawarto w rozdziale 3.12. 1. Na obszarze opracowania nie ma zabytków.

Nie mniej obszarze Planu obowiązują ustalenia:

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

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

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

6.3.8.1. OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Zalew Szczeciński” PLB320009

Obszar Panu w całości znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński. Obszar Natura 2000 Zalew Szczeciński został opisany w rozdziale 3.11.2. Z racji tego, że dla ww. obszaru brak jest planu ochrony, ocenę oddziaływania realizacji ustaleń Planu wykonano analizując zagrożenia wskazane w SDF dla ww. obszaru.

Kod zagrożenia	Opis zagrożenia	W granicach projektu Planu	Zasady określone w projekcie Planu
F02.03	Wędkarstwo	Zakaz na podstawie przepisów odrębnych.	Na podstawie przepisów odrębnych.
J02.11	Odkładanie wybagrowanego materiału	Nie dotyczy	W granicach Planu nie wyznaczono takich miejsc
E01.03	Zabudowa rozproszona	Nie dotyczy	-
A02	Zmiana sposobu uprawy	Nie dotyczy	-
K03.04	Drapieżnictwo	Nie dotyczy	-
C01.07	Inna działalność wydobywcza	Nie dotyczy	Plan nie wprowadza ustaleń.
J02.02	Usuwanie osadów, mułu	Usuwanie osadów dennych	Na zasadach przepisów odrębnych
E03.01	Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych / obiektów rekreacyjnych	Nie dotyczy	-
F03.01	Polowanie	Nie dotyczy	-
G01.01	Żeglarstwo	Turystyka sport i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
F03.02.03	Chwytywanie, trucie kłusownictwo	Nie dotyczy	-
B01	Zalesienie terenów otwartych	Nie dotyczy	-
A04.03	zarzucenie pasterstwa, brak wypasu	Nie dotyczy	-
K02.03	eutrofizacja (naturalna)	Nie dotyczy	-
D02.01	linie elektryczne i telefoniczne	Infrastruktura techniczna	Wskazania dot. układania infrastruktury technicznej pod powierzchnią dna akwenu
J02.01	Składowanie śmieci, odkładanie wybagrowanego materiału	Nie dotyczy	-
E03	Odpady, ścieki	Obszary graniczące z lądem.	Na zasadach przepisów odrębnych
G02	Infrastruktura sportowa i rekreacyjna	Sport, turystyka i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
A03	koszenie / ścinanie trawy	Nie dotyczy	-
E06	Składowanie materiałów	Nie dotyczy	-
J01	pożary i gaszenie pożarów	Nie dotyczy	-
A09	Nawadnianie	Nie dotyczy	-
A07	stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych A08 Nawożenie /nawozy sztuczne	Nie dotyczy	-

W związku z trwającymi pracami nad projektem planu ochrony dla Zalewu Szczecińskiego podczas prac nad projektem Planu i prognozy przeanalizowano zapisy projektu planu ochrony

i wskazano zagrożenia istniejące (kod wraz z opisem zagrożenia), które zdefiniowane zostały w projekcie planu ochrony dla Zalewu Szczecińskiego dla poszczególnych gatunków.

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

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

Zagrożenie istniejące	
Kod zagrożenia wraz z opisem zagrożenia	
<i>D03 szlaki żeglugowe, porty, konstrukcje morskie</i> <i>D03.01 obszary portowe</i> Rozbudowa obszarów portowych (pirsy, przystanie turystyczne, mola) Powiększanie istniejącej zabudowy hydrotechnicznej brzegów zbiorników wodnych i rzek spowoduje likwidację żerowisk i miejsc odpoczynku dla ptaków lęgowych	
Gatunki ptaków z projektu planu ochrony dla których ww. działalność wskazano jako zagrożenie stwierdzone w granicach Planu	krakwa <i>Anas strepera</i> (L),
G01 Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze; G01.01 żeglarstwo; G01.03 pojazdy zmotoryzowane Sporty i różnego rodzaju formy czynnego wypoczynku (w szczególności quady, motocykle crossowe, kitesurfing, łodzie motorowe, skutery wodne)	

Gatunki ptaków z projektu planu ochrony dla których ww. działalność wskazano jako zagrożenie stwierdzone w granicach Planu	krakwa <i>Anas strepera</i> (L), bielik <i>Halieaetus albicilla</i> (L),
--	---

W Planie wprowadzono ustalenia po ustanowieniu w drodze rozporządzenia właściwego do spraw środowiska, obowiązywać będą zapisy planu ochrony dla specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” (PLH320018) oraz planu ochrony dla obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Zalew Szczeciński” (PLB320009).

Ustalenia Planu powinny w sposób wystarczający minimalizować wpływ realizacji ustaleń Planu na przedmioty ochrony Natura 2000. Nie mniej wskazane jest, co zgodne jest również ze wskazaniami z projektu planu ochrony aby dla każdego przedsięwzięcia, dla którego zachodzi ryzyko negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 została przeprowadzoną ocenę oddziaływania na środowisko lub na obszar Natura 2000.

6.3.8.2. SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK

Ujście Odry i Zalew Szczeciński

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

Kod zagrożenia	Opis zagrożenia	W granicach projektu Planu	Ustalenia projektu Planu
D03.02	Szlaki żeglugowe	Turystyka sport i rekreacja	Plan wskazuje dopuszczenia i ograniczenia
F03.02.03	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

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

D03 szlaki żeglugowe, porty, konstrukcje morskie	Nadmierny ruch turystyczny powodujący zwiększenie użytkowania siedliska przez jednostki pływające (wzrost zanieczyszczenia powietrza i wody, wzrost hałasu).	Laguny przybrzeżne
G01 Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze	Turystyka motorowodna jest związana z ryzykiem zanieczyszczeń ropopochodnymi oraz emisją hałasu. Zwłaszcza ten ostatni czynnik może stanowić poważne zagrożenie barierowe dla wrażliwych na bodźce słuchowe gatunków ryb z rodzaju Alosa	alosa Alosa alosa
G01.01.01 motorowe sporty wodne	Motorowe sporty wodne	alosa Alosa alosa Foka szara Halichoerus grypus
J02.02 Usuwanie osadów (mułu...)	Bagrowanie i usuwanie osadów limnicznych w okresie wędrówek tarłowych może zakłócić rozród.	minóg rzeczny Lampetra fluviatilis, alosa Alosa alosa Różanka Rhodeus sericeus Piskorz Misgurnus fossilis

Ustalenia Planu powinny w sposób wystarczający minimalizować wpływ realizacji ustaleń Planu na przedmioty ochrony Natura 2000. Nie mniej wskazane jest, co zgodne jest również ze wskazaniami z projektu planu ochrony aby dla każdego przedsięwzięcia, dla którego zachodzi ryzyko negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko lub na obszar Natura 2000.

6.3.9. Proponowane formy ochrony przyrody

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

7. Charakterystyka akwenów wyznaczonych w Planie

Wyznaczone zostały akweny o następujących funkcjach podstawowych:

IP – funkcjonowanie portu (TRZ.1Ip, TRZ.3Ip)

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 (TRZ.2T)

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 (TRZ.4.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.

W akwenach o funkcjach podstawowych dopuszczone zostały następujące funkcje dopuszczalne:

Infrastruktura techniczna (I) dopuszczona została w 4 akwenach.

Funkcja infrastruktura techniczna – oznacza:

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

Ochrona środowiska i przyrody (O) jest funkcją dopuszczalną w 4 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 3 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 3 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.

S – Turystyka, sport i rekreacja jest funkcją dopuszczalną w 3 akwnach

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.

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 2 akwenach (TRZ.1.Ip, TRZ.3.Ip). Funkcja funkcjonowanie portu wskazana została jako funkcja dopuszczalna w 2 akwenach.

Tabela 6. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Funkcjonowanie portu (Ip)

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
FUNKCJA PODSTAWOWA – FUNKCJONOWANIE PORTU (Ip)				
1Ip	– ograniczenie w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej do sposobów nie naruszających stateczności budowli hydrotechnicznych	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

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
1lp	– w wyznaczonym podakwenie TRZ.1.lp.1 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od strony wody oraz utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, b) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
		Powietrze	Średniokorzystne	
		Człowiek	Niekorzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
3lp	– ograniczenie w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej do sposobów nie naruszających stateczności budowli hydrotechnicznych	Bentos, Ptaki, Ryby,	Niekorzystne/średniokorzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych
		Powietrze	Średniokorzystne	
		Człowiek,	Niekorzystne	
		Brzeg morski	Korzystne	
3lp		Człowiek,	Średniokorzystne,	Oddziaływanie długotrwałe.

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
	– w wyznaczonym podakwencie TRZ.3.Ip.1 obowiązują następujące ograniczenia w realizacji głębi dokowych związanych z prowadzoną działalnością stoczniową: a) nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej, b) nie naruszających stateczności budowli hydrotechnicznych;	Woda, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze, Krajobraz,	Korzystne	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
3Ip,	– w wyznaczonych podakwenach TRZ.3.Ip.2 i TRZ.3.Ip.3 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od strony wody oraz utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, b) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków;	Woda, Człowiek, Ptaki, Ryby, Bentos, Powietrze	Korzystne	Oddziaływanie długotrwałe. Działanie związane z ww. ograniczeniami korzystnie wpływają na utrzymanie i eksponowanie terenów niezainwestowanych

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 jednym akwencie (TRZ2T). Jako funkcja dopuszczalna wskazana została w 3 akwenach, w zależności od podstawowej funkcji akwenu wskazane zostały ograniczenia.

Tabela 7. 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	– w wyznaczonym podakwenie TRZ.2.T.1 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przystaniać znaki nawigacyjne od strony wody oraz utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, b) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przystaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków	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	
2T	zakaz nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi;	Bentos Woda Ryby Człowiek Ptaki	Średniokorzystne	Brak możliwości penetracji środowiska w celach poznawczych

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 jednym akwencie (TRZ4S).

Funkcja Sport, turystyka i rekreacja dopuszczona została w 3 akwenach.

Tabela 8. 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)				
4S	– ograniczenie w budowie nowych elementów infrastruktury turystycznej do sposobów nie naruszających stateczności budowli hydrotechnicznych:	Bentos	Średniokorzystne	Oddziaływanie krótkotrwałe na etapie realizacji; Ustalenia planu minimalizują to oddziaływanie
		Ptaki Człowiek Ssaki, Krajobraz, Ryby,	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

Akweny	Zapisy planu potencjalnie oddziałujące na środowisko (zakazy i ograniczenia)	Elementy środowiska	Ocena oddziaływania	Komentarz
4S	– w wyznaczonym podakwenie TRZ.4.S.1 obowiązuje: a) ograniczenie lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne od strony wody oraz utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków, b) zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków			Oddziaływanie długotrwale. 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

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

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

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

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.

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

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

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

Tor wodny Świnoujście-Szczecin

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

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

Tor podejściowy „N” do Trzebieży, kanał przelotowy w porcie Trzebież, tor podejściowy „S” do Trzebieży

- Pogłębianie torów prowadzić należy poza okresem 15 kwietnia – 30 czerwca, w celu uniknięcia negatywnego oddziaływania na ostatnie tarliska parposza.
- W okresie maj – wrzesień Pogłębianie toru podejściowego „S” do Trzebieży na odcinku 0,85 do 1,5 km od toru wodnego Świnoujście-Szczecin można prowadzić wyłącznie w porze dziennej, z wykorzystaniem pogłębiarek ssących nasiębiernych, które nie emitują hałasu większego, niż inne statki podobnej wielkości, w celu uniknięcia negatywnego oddziaływania na ptaki w okresie pozalęgowym.

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 żegludzie śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458 oraz z 2015 r. poz. 1690 i 1960). Podczas oceny oddziaływania na środowisko należy wziąć po uwagę wskazane wyżej zalecenia.

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 Trzebieży 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 Trzebieży.

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

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

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

W granicach obszaru Planu znajduje się *1150 Laguny przybrzeżne.

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

Obszar Planu w całości znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński .

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

Niezależnie od powyższego, w związku z tym, że na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko brak jest wystarczających informacji na temat konkretnych zamierzeń i w związku z tym nie jest możliwa dokładna ocena tego wpływu. Dlatego też wskazane jest dla wszystkich nowych przedsięwzięć przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko lub

oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi (przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

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

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

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

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

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

14. Literatura i materiały archiwalne

- Bontemps S. 1971. Certa. PWRiL, Warszawa, 216p;
- 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;
- Chełkowski Z., Chełkowska B., Kisielnicka H. 1976: Salmon (*Salmo salar* L.) and trout (*Salmo trutta* L.) fishing and stocking in the lower Odra river system. Acta Ichth. Piscat. 6 (1): 143-159;
- Czerniejewski P., Keszka S., Rybczyk A. 2008: *Chelon labrosus* (Risso, 1827) – the first record from Lake Dąbie (Poland). Oceanologia, 50 (2), 281-284;
- Czerniejewski P., Robakowski P., Raczyński M., Wawrzyniak W., Bugaj A. 2006: Struktura gatunkowa i wielkość połowów ryb w Zalewie Szczecińskim na początku XXI wieku. [W]: K. Furmańczyk (red.) Brzeg Morski Zrównoważony. Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi w Polsce – stan obecny i perspektywy. s. 182-194;
- Czerniejewski P., Rybczyk A., Tański A., Keszka S. Antoszek A. 2011. Growth rate and condition of vimba, *Vimba vimba* (Actinopterygii: Cypriniformes: Cyprinidae), a species under restoration in the Odra River estuary. Acta Ichthyol. Piscat. 41 (3): 215-222;
- Czerniejewski P., Wawrzyniak W. 2005: Wielkość i struktura połowów rybackich w jeziorach zachodniopomorskich na początku XXI wieku. Studia i Materiały. T. XXIII, 1-2: 446-451. Wyd. IBEN Gorzów Wlkp.;
- Czugała A., Woźniczka A. 2010. The River Odra estuary – another BalticSea area colonized by the round goby *Neogobius melanostomus* Pallas, 1811. Aquatic Invasions, 5, suppl. 1, 61–65.
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności; Rada Ministrów, Warszawa 5 lutego 2013 r.;
- Dokument Implementacyjny do Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) [MliR, 2014];
- Dokument roboczy służb Komisji – Komunikat komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu

Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego – Bruksela, luty 2013;

- Domagała J. Szulc M. 2007: Twaide shad (*Alosa fallax*): a scare, but constant component of the Baltic fish fauna off the river Odra mouth. Does it merit support? *Zuvininkyste 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. Zalew Szczeciński. 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%20Uecke%20rmuende/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 jesiотrów (*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;
- *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 Zarząd Gospodarki Wodnej <http://www.kzgw.gov.pl>;
- Król S. 2008: Wędrówki okoni pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Zatoką Pomorską. W: Ryby wędrowne w Polskiej gospodarce wobec nowej polityki wspólnotowej. Tom III. Rybackie perspektywy pobraża południowego Bałtyku. 181-190;

- Ławicki Ł., Guentzel S., Wysocki D. 2012: Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej dla: obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Szczeciński PLB320009 , obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011, obszaru specjalnej ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018. Szczecin;
- Malkowska, A. (2009): Rybołówstwo Zalewu Szczecińskiego i jego znaczenie w funkcjonowaniu gmin nadzalewowych. Praca doktorska. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Ekonomiczny;
- Neubaur R. 1926: Biologisches und Wirtschaftliches von Blei (*Abramis brama*) im Stettiner Haff und seinen Nebengewasser. Ztschr. F. Fisch. 24;
- Neuhaus E. 1931: Studien 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., Krackiewicz W. 1973. Wybrane zagadnienia z biologii certy (*Vimba vimba*) z Zalewu Szczecińskiego. Prace MIR, 17A, 129–144;
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego – Uchwała Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r., w sprawie uchwalenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Woj. Zachpom. z 2010 r. Nr 136, poz. 2708);
- Poleszczuk G. 1998: Środowisko abiotyczne toni wodnej Zalewu Szczecińskiego. Rozprawy i Studia. Uniwersytet Szczeciński., T. 1-292;
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa, 2015;
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Rada Ministrów, Warszawa 27. Czerwca 2005 r.;
- Program dla Odry – 2006 (aktualizacja) – Pełnomocnik Rządu do Spraw Programu dla Odry Wrocław, wrzesień 2011;
- Program ochrony brzegów morskich; Dz. U. z 2016 r., poz. 678;
- Program Rozwoju Produktu Turystycznego oraz Kreacji Marki Miasta Świnoujście, Polska Agencja Rozwoju Turystyki S.A., 2014.

- Program Rozwoju Przestrzennego Meklemburgii Pomorza-Przedniego – Kraj Związkowy Mecklemburgia Vorpommern;
- Program rozwój polskich portów morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 roku) [MTBiGM, 2013b];
- Program wieloletni na lata 2017-2028 pod nazwą „Utrzymanie morskich wód wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028” (MTBiGM, 2016);
- Projekt planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, KZGW, 2016;
- Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH 320018;
- Projekt rozporządzenia Ministra Środowiska z dn. 23 lipca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009;
- Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych”, Gdańsk, 2009;
- Psuty-Lipska I., Garbacik-Wesołowska A. 1998. Species composition and fish distribution in the Pomeranian Bay and Szczecin Lagoon. Bull. Sea Fish., 3, 3–20;
- Raczyński M., Czerniejewski P., Keszka S., Witkowska M. 2008. Sprawozdanie końcowe z monitoringu naukowego z realizacji projektu nr 00025-61535-OR1600001/06: „Bonitacje rybackie rzek i jezior przybrzeżnej strefy Bałtyku województwa zachodniopomorskiego” w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego. „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006”. 2008, str. 32;
- Raczyński, M., 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.
 - Spieczyński, D. 2010. Waloryzacja przyrodnicza województwa zachodniopomorskiego. Biuro Konserwacji Przyrody w Szczecinie. 2010;
 - Strategia „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020 r.” (M.P. Z 2014 r., poz. 469);
 - Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, 2014;
 - Strategia Europa 2020;
 - Strategia rozwoju gminy Police do roku 2020, Police, 2008;
 - Strategia Rozwoju Kraju – Uchwała nr 157 Rady Ministrów – Dz. Urz. z 22 listopada 2012 poz. 882 – Warszawa 2012 r.;
 - Strategia Rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020- Rada Ministrów, Warszawa 30 kwietnia 2014 r.;
 - Strategia Rozwoju Powiatu Polickiego do 2020 roku, Police, 2010;
 - Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020;
 - Strategia rozwoju transportu do 2020 r. z perspektywą do 2030 roku), przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r. (MIB, 2013).
 - Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego VASAB 2010;
 - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Police, Police, 2015;
 - Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich wraz z analizami przestrzennymi, Instytut Morski w Gdańsku, 2015;
 - Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich, Gdynia, 2015;
 - Szkudlarek - Pawelczyk A. 2003: Early developmental stages of pikeperch in the Szczecin Lagoon: selected aspects of their biology and ecology from 1994 - 1998. *Biull. Sea. Fish. Inst.* 1 (158): 3-21;

- Szulc M., Tomaszewicz A. 2016: Wyniki połowów żakowych i wontonowych na Zalewie Szczecińskim w miesiącach styczeń - wrzesień 2016r. W: (red. Wawrzyniak W., Dudko St.) Opracowanie wyników badań, obserwacji i analiz będących rezultatem wykonania pilotażowego programu badań zasobów ryb na Zalewie Szczecińskim w roku 2016 r. Maszynopis. MG MiŻS. Warszawa. 52-61. Szypuła J. 1996: Wiek i tempo wzrostu sandacza z Zatoki Pomorskiej. Zesz. Nauk. AR Szczecin. 171: 35-43;
- Szulc, M. i Domagała, J., Maximov, J., Toliussis, S., Pilecka-Rapacz, M. 2001. Increase southern Balticein twaite shad (*Alosa fallax*) catches as a signal of increased population size of the species in the. I International Conference „Seas and Oceans” Szczecin – Międzyzdroje. 2001, strony 539-541;
- Szypuła J., A. Rybczyk, 2001: Age, growth and condition of perch in the Odra Estuary (1991-1999). Folia Univ. Agric. Stetin., Piscaria, 218 (28): 151-164;
- Wiktor J. 1954: Analiza stada sandacza na Zalewie Szczecińskim. Prace MIR 1954, 7: 49-61;
- Wiktor J. 1957: Wahania połowów sandacza na Zalewie Szczecińskim w latach 1950-1955 i ich biologiczne przyczyny. Prace MIR 1957, 9:259-296;
- Wiktor J. 1960: Zarys warunków biologicznych Zalewu Szczecińskiego. Pol. Arch. Hydrobiol. VII (XX): 7-27;
- Wilkońska, Garbacik-Wesołowska A. 1996: Parposz (*Alosa fallax* (Lacepede, 1808) , (Clupeide) w Zalewie Szczecińskim i Wiślanym. I Krajowa Konferencja pt.: Ochrona rzadkich i zagrożonych gatunków ryb w Polsce, stan aktualny i perspektywy. 9-11 września 1996. Koszalin;
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. Raport 2018;
- Woś A., 1999, Klimat Polski, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa;
- Woźniczka A., Wawrzyniak-Wydrowska B., Radziejewska T., Skrzypacz A. 2016: The
- Wspólna Koncepcja Przyszłości dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań – Wizja 2030;
- Wydział Biologii US. Pracownia Ochrony Środowiska Paweł Molenda. Prognoza oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2017-2028. Szczecin, maj 2016 r.;
- Wysokiński A. 1998: Fishery management in the Szczecin Lagoon. Bull. Sea Fish. Inst., 3 (145): 65-81;
- Wysokiński A., Czykieta H., Kaczewiak C. 1997: Próba oceny całkowitych polskich połowów ryb słodkowodnych i wędrownych w Zalewie Szczecińskim i Zatoce Pomorskiej, 1962-1996. Kom. Ryb., 6 (41): 17-25;
- Wysokiński A., Garbacik-Wesołowska A., Boberski E., Koronkiewicz A. 1999: Dynamics of the numbers and distribution of juvenile pikeperch in the Szczecin Lagoon and Pomeranian Bay in 1995-1996. Arch. Ryb. Pol. 7: 169-186;
- Wysokiński, A. 2000. Ichtyofauna i jej ochrona w Wodach Wolińskiego Parku Narodowego. Klify. wyd. Woliński Park Narodowy, 2000, 4;

- Wytyczne zrównoważonego rozwoju przestrzennego Kraju Związkowego Meklemburgia Pomorze Przednie;
- Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego – Uchwała Nr XLII/482/10 z dnia 22 czerwca 2010 r. Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego;
- Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
- Zarządzenie nr 1 Okręgowego Inspektora Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z dnia 30 października 2018 r. w sprawie wymiarów, okresów ochronnych organizmów morskich, obszarów wyłączonych z wykonywania rybołówstwa oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego na morskich wodach wewnętrznych oraz na Jeziorze Dąbie (Dz. Urz. woj. Zach. Z dnia 31 października 2018 r. Poz.);
- 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,
- Zimdars U. 1941: Die Fischerei des Stettiner Haffs und seiner Nebengewasser geographisch betrachtet. Jahrbuch der Pommerischen Geographischen Gesellschaft 59/60;

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

Oświadczenie zawarte jest na końcu opracowania.

16. Spis rycin i tabel

Spis rycin

- Ryc. 1. Położenie arkusza Police na tle Mapy geologicznej Polski wg L. Marksa, A. Bera, W. Gogołka, Piotrowski (2006)
- Ryc. 2. Mapa lokalizacji JCWPd na podstawie danych PIG PIB.
- Ryc. 3. Lokalizacja obszaru Planu na tle powierzchniowych form ochrony przyrody.
- Ryc. 4. Obszary aktywności rybackiej w Porcie Morskim w Trzebieży – obszary wyłączone z rybołówstwa komercyjnego
- Ryc. 5. Przystań dalbowa.
- Ryc.6. Wyciąg łodziowy
- Ryc. 7. Falochron południowy.
- Ryc. 8. Nabrzeże południowe.
- Ryc. 9. Nabrzeże Urzędu Morskiego Wysokie, odcinek J-K.
- Ryc. 10. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 1.
- Ryc. 11. Nabrzeże postojowe rybackie w basenie nr 2.
- Ryc. 12. Nabrzeże PRCiP.
- Ryc. 13. Nabrzeże Tranzytowe.
- Ryc. 14. Wyspa falochronowa.
- Ryc. 15. Lokalizacja obiektów w Porcie w Trzebieży.
- Ryc. 16. Dostępność drogowa obszaru portowego.
- Ryc. 17. Dostępność drogowa obszaru portowego
- Ryc. 18. Długość nabrzeży w Porcie w Trzebieży.
- Ryc. 19. Łodzie rybackie w Porcie w Trzebieży.
- Ryc. 20. Akcje ratownicze w Porcie w Trzebieży.
- Ryc. 21. Lokalizacja liniowej infrastruktury technicznej na obszarze opracowania.
- Ryc.22. Widok na port w Trzebieży
- Ryc. 23. Porty i przystanie wchodzące w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Turystycznego
- Ryc. 24. Marina w Trzebieży przed remontem, luty 2017
- Ryc. 25. Marina w Trzebieży przed remontem, luty 2017

Spis tabel

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

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

Tabela 3. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Tabela nr 4. Zestawienie ruchu jednostek w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016.

Tabela nr 5. Zestawienie ruchu statków pasażerskich w porcie Trzebież w latach 2012 – 2016.

Tabela 6. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Funkcjonowanie portu (Ip)

Tabela 7. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Transport (T)

Tabela 8. Analiza zapisów projektu planu w zakresie funkcji Sport turystyka i rekreacja (S)

17. Załączniki

Załącznik 1. Załącznik graficzny do prognozy oddziaływania na środowisko projektu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych port morski w Trzebieży w skali 1 : 2 000.

Szczecin 11 czerwca 2019 r.

OŚWIADCZENIE

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

Prognozę oddziaływania na środowisko dla projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Port Morski w Trzebieży.

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