



Załączniki do rozporządzenia
Rady Ministrów
z dnia

ZAŁĄCZNIK NR 3

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH – PORT MORSKI W SZCZECINIE – UZASADNIENIE DO SZCZEGÓŁOWYCH ROZSTRZYGNIEŃ PLANU DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW

Projekt – wersja v. 3 z dnia 13.01.2020 r.

Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego wynika z implementacji do polskiego prawa Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., s. 135).

Dyrektywa ustanawia ramy planowania przestrzennego obszarów morskich mającego na celu propagowanie zrównoważonego wzrostu w gospodarce morskiej, rozwoju obszarów morskich oraz wykorzystania zasobów morza. Plany te powinny dążyć do zapewnienia zrównoważonego rozwoju sektora energetycznego na morzu, transportu morskiego, sektorów rybołówstwa i akwakultury, a także zachowania, ochrony i poprawy stanu środowiska naturalnego, w tym odporności na skutki zmiany klimatu, realizacji innych celów, takich jak propagowanie zrównoważonej turystyki i zrównoważone wydobycie surowców.

Opracowując szczegółowe rozstrzygnięcia planu zagospodarowania przestrzennego uwzględniono w szczególności następujące akty prawne, wytyczne i dokumenty strategiczne:

- 1) ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2169), która stanowi implementację do polskiego prawa ww. Dyrektywy;
- 2) ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r., poz. 1933 i Dz. U. z 2019 r., poz. 1716);
- 3) 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. z 2017 r., poz. 1025), zwane dalej Rozporządzeniem;

- 4) Uchwałę nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (M.P. z 2012 r. poz. 252);
- 5) Uchwałę nr 33 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) Politykę Morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
- 6) Uchwałę Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. z 2017 r., poz. 260);
- 7) projekt Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
- 8) Rekomendacje HELCOM-VASAB dot. planowania przestrzennego na Morzu Bałtyckim;
- 9) pozostałe akty prawne dotyczące polskich obszarów morskich.

W myśl podstawowego aktu prawnego, jakim jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, za podstawę konstruowania rozstrzygnięć planu przyjęto zasadę zrównoważonego rozwoju: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Konstruując ustalenia przedmiotowego planu wzięto pod uwagę działania zmierzające do rozwoju społeczno-gospodarczego przy zachowaniu równowagi przyrodniczej, ochrony środowiska przyrodniczego oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb obecnych i przyszłych pokoleń.

Rozstrzygnięcia szczegółowe są zgodne ponadto z innymi zasadami morskiego planowania na Morzu Bałtyckim, zdefiniowanymi przez grupę VASAB-HELCOM ds. planowania przestrzennego obszarów morskich:

- 1) podejściem ekosystemowym;
- 2) zrównoważonym zarządzaniem przestrzenią morską;
- 3) podejściem ostrożnościowym, w wymiarze ekologicznym, ekonomicznym i społecznym;

- 4) planowaniem dostosowanym do charakterystyki i specyficznych warunków różnych obszarów.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej podejście ekosystemowe oznacza, że w zarządzaniu działalnością człowieka spełnione są łącznie następujące warunki:

- 1) wpływ na ekosystem planowanej działalności człowieka jest utrzymywany na poziomie umożliwiającym osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska;
- 2) zachowana jest zarówno zdolność do prawidłowego funkcjonowania ekosystemu, jak i odporność na zmiany środowiskowe powstałe w wyniku działalności człowieka;
- 3) umożliwiające jest jednoczesne, trwałe i zrównoważone użytkowanie zasobów i usług ekosystemowych przez obecne i przyszłe pokolenia.

Wyrazem uwzględnienia wskazanych powyżej zasad morskiego planowania są ustalone w planie zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Szczecinie specyficzne dla każdego akwenu zakazy, nakazy i ograniczenia w użytkowaniu. Sformułowane w planie zakazy i ograniczenia mają na celu uniknięcie konfliktu z pozostałymi funkcjami dopuszczonymi w danym akwenu.

Rozstrzygnięcia szczegółowe zostały zdefiniowane w sposób zapewniający na całym obszarze w niezakłócony sposób wykonywanie funkcji funkcjonowania portu z ochroną środowiska i przyrody. Wyjątkiem są akwenu o funkcji podstawowej transport, gdzie ochrona środowiska i przyrody jest ograniczona. W związku z przepisami odrębnymi, obszary portów są obszarami wyłączonymi z wykonywania rybołówstwa komercyjnego. Ze względu na wydane pozwolenia na wykonywanie połowów komercyjnych na obszarze portu, wyznaczono podakwenu, w których dopuszczone zostało rybołówstwo komercyjne.

Zgodnie z ustaleniami szczegółowymi planu, wykonywanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych określonych dla poszczególnych akwenów lub ich podakwenów może być ograniczane na podstawie przepisów odrębnych ze względu na konieczność zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz ochrony środowiska i przyrody.

Podstawą rozstrzygnięć szczegółowych był zebrany materiał planistyczny oraz wnioski złożone przez interesariuszy. Najważniejsze informacje zebrane podczas inwentaryzacji zaprezentowane zostały na rysunku uwarunkowań, stanowiącym integralną część niniejszego załącznika.

Uwzględniając dynamikę zmian zachodzących na obszarach portów w zakresie przystosowywania infrastruktury portowej to potrzeb obsługi różnego typu jednostek pływających, przyjęto w ustaleniach planu formułę dość ogólnych zapisów dla poszczególnych akwenów, nie precyzując np. długości i charakteru wykorzystania nabrzeży, a co za tym idzie, sposobu zagospodarowania akwenu graniczącego z nabrzeżem, pozostawiając funkcję podstawową jako funkcjonowanie portu, wpisując dopuszczenia i ewentualne ograniczenia, zakazy i nakazy.

Na podstawie szczegółowego rozpoznania terenu i analizy złożonych wniosków, stosownie do § 5 ust. 1 pkt 3 i 6 lit. a oraz § 6 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia, dokonano podziału obszaru opracowania na akweny o następujących funkcjach podstawowych:

- 1) funkcjonowanie portu, o oznaczeniu literowym Ip;
- 2) sztuczne wyspy i konstrukcje, o oznaczeniu literowym W;
- 3) turystyka, sport i rekreacja, o oznaczeniu literowym S;
- 4) transport, o oznaczeniu literowym T.

Podczas wydzielania poszczególnych akwenów na rysunku planu i nadawaniu im funkcji w pierwszej kolejności kierowano się zasadą honorowania funkcji, które nie mogą mieć miejsca poza obszarami morskimi i są specyficzne dla tych obszarów (obszary przeznaczone pod transport).

Mając na uwadze powyższe kryterium, wyznaczając granice poszczególnych akwenów w pierwszej kolejności dokonano wydzielenia akwenów o funkcji podstawowej transport (T). Akwenami transportowymi są elementy infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu do gospodarki narodowej, obrotnice, kotwiczowisko oraz pozostałe tory wodne. W granicach akwenu transportowego (akwen SZC.4.T) znalazły się ponadto niewielkie fragmenty obszaru, które nie pełnią żadnych szczególnych funkcji – Przekop Mieleński.

Wyznaczając granice akwenu o funkcji podstawowej sztuczne wyspy i konstrukcje (W), posługiwano się decyzją Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Decyzja ta wskazywała warunki realizacji przedsięwzięcia związanego z poprawą dostępu do portu w Szczecinie wraz z załadowaniem Basenu Noteckiego.

Na podstawie istniejącego zagospodarowania części portu, zlokalizowanej wokół Wyspy Grodzkiej (Duńczyca, Kanał Grodzki i Odra Zachodnia) i Basen Żeglarski oraz

istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu lądowego, wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej turystyka, sport i rekreacja.

W wyniku wskazania ww. obszarów wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu (Ip). Akweny te uwzględniają istniejące i perspektywiczne obszary portu, przeznaczone do wykonywania funkcji portowych (przeładunkowe, postojowe, stoczniowe, produkcyjne, przewozów pasażerskich i inne związane z funkcjonowaniem portu).

Ustalenia szczegółowe planu zagospodarowania przestrzennego odnoszą się do obszarów Natura 2000 i innych obszarów wyznaczonych na morskich wodach wewnętrznych na mocy odrębnych aktów prawnych jedynie dla celów informacyjnych w ramach zasad korzystania z akwenu, wynikających z innych aktów i dokumentów normatywnych lub jako szczególnie istotne uwarunkowania korzystania z akwenu.

Na obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Szczecinie wyznaczono łącznie 24 akweny, o następującej ilości akwenów o funkcji podstawowej:

- 1) Ip – funkcjonowanie portu – 9;
- 2) W – sztuczne wyspy i konstrukcje – 1;
- 3) S – turystyka, sport i rekreacja – 2;
- 4) T – transport – 12.

Nie wydzielono akwenów z funkcją podstawową infrastruktura techniczna, dziedzictwo kulturowe, ochrona środowiska i przyrody, obronność i bezpieczeństwo państwa, badania naukowe oraz rybołówstwo. Funkcje te wskazano jako dopuszczalne z ograniczeniami wskazanymi w kartach poszczególnych akwenów, w zależności od istniejących uwarunkowań lub potrzeb rozwojowych w ramach poszczególnych akwenów.

Z uwagi na specyfikę planu (obszar portu morskiego) nie wydzielono akwenów o funkcji podstawowej akwakultura, nie wskazano jej też jako funkcja dopuszczalna. Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej rybołówstwo. Obszary portów, zgodnie z przepisami odrębnymi, są wyłączone z wykonywania rybołówstwa komercyjnego. Na obszarze portu funkcja ta wskazana została jedynie jako funkcja dopuszczalna. W toku prac nad projektem planu, na podstawie otrzymywanych wniosków od interesariuszy i po przeprowadzeniu analiz, zdecydowano dopuścić rybołówstwo komercyjne w wybranych częściach akwenów (podakweny na Duńczycy, 13.1, 13.2 i 13.3).

Wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń zostało dopuszczone w akwenach jako dopełnienie innych funkcji, takich jak transport, funkcjonowanie portu oraz obronność i bezpieczeństwo państwa. Ustalono przy tym ogólne zakazy ich wznoszenia w sposób:

- 1) utrudniający dostęp do nabrzeży i innych miejsc do cumowania;
- 2) naruszający elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 3) w miejscach zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych;
- 4) zagrażający bezpieczeństwu żeglugi lub utrudniający utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych.

Na akwenach o funkcji podstawowej transport (T) zakazano przy tym lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, z wyjątkiem służących utrzymaniu i modernizacji toru wodnego.

Ustalając zasady realizacji funkcji dopuszczalnej infrastruktura techniczna, jako podstawową zasadę przyjęto oszczędne korzystanie z przestrzeni – zakaz układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony. Elementy liniowe należy układać w sposób równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, wskazanych w warunkach technicznych. Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, wskazano wymóg ustanowienia strefy bezpieczeństwa wokół powstałych elementów infrastrukturalnych, w której obowiązywać będzie zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi).

Ochronę dziedzictwa kulturowego zapewniają zapisy planu wskazujące na wymóg uwzględnienia przepisów odrębnych w zakresie ochrony zabytków oraz odpowiednich przepisów wykonawczych w tym zakresie. Funkcja ochrona dziedzictwa kulturowego (D) została dopuszczona na obszarze całego planu. Ponadto akweny SZC.14.Ip i SZC.20.T są elementem wpisanego do rejestru zabytków obszaru – teren dawnego portu wolnocłowego na Łasztowni (nr rej. A-904). Plan ustala warunki ochrony przedmiotowego obiektu.

Na obszarze planu nie wyznaczono akwenów o funkcji podstawowej pozyskiwanie energii odnawialnej ze względu na przepisy ustawy o obszarach morskich, zgodnie z którymi na morskich wodach wewnętrznych zakazuje się wznoszenia i wykorzystywania elektrowni wiatrowych. Pozostałych instalacji do pozyskiwania energii odnawialnej na obszarze opracowania nie przewiduje się.

Na całym obszarze planu, z wyjątkiem akwenów o funkcji podstawowej T, dopuszczone zostało poszukiwanie lub rozpoznawanie oraz wydobywanie kopalin ze złóż. Na obszarze planu zakazano wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów. Ograniczono przy tym realizację infrastruktury służącej do wydobycia węglowodorów do elementów liniowych infrastruktury technicznej wyprowadzających węglowodory na ląd, jak np. rurociągi. Zastosowany w planie zakaz podyktowany był szczególnie uwarunkowaniami portu. Port jest akwenem zamkniętym, zatem w przypadku wydostania się ropy do wód akwenu, doszłoby do wystąpienia katastrofy ekologicznej o znacznym zasięgu – negatywny wpływ na stan zasobów przyrodniczych (florę i faunę) zarówno w wodzie, jak i na lądzie. Warunkiem prowadzenia przedmiotowej działalności na obszarze planu jest nie powodowanie trudności w wykorzystaniu morskich wód wewnętrznych zgodnie z ich funkcją podstawową.

Zakazując na obszarze planu lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów kierowano się „zasadą przezorności”. W przypadku prowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, w szczególności na obszary Natura 2000, polega ona na tym, że nierozwiane, racjonalne wątpliwości zawsze interpretuje się „na korzyść środowiska”. Jeżeli nie da się ustalić, czy negatywne oddziaływanie wystąpi, czy też nie, zakłada się, że wystąpi. Na płaszczyźnie ocen środowiskowych praktycznym wymiarem zastosowania zasady przezorności powinno być odmowa wyrażenia zgody na realizację działań, których skutki są niepewne, niejasne, wątpliwe lub ryzykowne. Kierując się zasadą przezorności wątpliwość, czy dane negatywne oddziaływanie należy uznać za znaczące, czy nieznaczące, rozstrzygnąć należy na korzyść środowiska przyjmując, że będzie ono znaczące, natomiast wątpliwość, czy dane działania pogorszą integralność obszaru Natura 2000, czy nie odniosą takiego skutku – przyjmując, że pogorszą integralność, itd. Zasada wymaga, aby wszelkie prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków traktować tak, jak pewność ich wystąpienia. Podsumowując, oceniono, iż istnieją przesłanki środowiskowe zakazujące lokalizowanie takich konstrukcji.

Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej ochrona środowiska i przyrody oraz obronność i bezpieczeństwo państwa, z uwagi na brak tego typu obiektów na obszarze portu. Obszar portu morskiego w Szczecinie pełni głównie funkcje produkcyjne, przeładunkowe, stoczniove, postojowe, przewozów pasażerskich oraz inne portowe.

Badania naukowe zostały także wskazane jako funkcja dopuszczalna na wszystkich akwenach. Wśród ograniczeń w ich wykonywaniu, ustalenia szczegółowe kart poszczególnych akwenów wskazują na następujące zakazy ich prowadzenia w sposób:

- 1) naruszających stateczność budowli hydrotechnicznych;
- 2) naruszający elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 3) kolidujący z podstawową funkcją akwenu;
- 4) zagrażający bezpieczeństwu żeglugi.

Na obszarze objętym planem, podstawowym kierunkiem rozwoju jest transport, dla którego wyznaczono następujące akweny o funkcji podstawowej T:

- 1) akwen SZC.2.T, zapewniający dostęp do portu w Policach od strony południowej;
- 2) akwen SZC.4.T, zapewniający bezpieczną żeglugę na polskich obszarach morskich z i do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej;
- 3) akwen SZC.6.T, zapewniający obsługę i rozwój portu przy Kanale Skolwińskim;
- 4) akwen SZC.7.T, stanowiący kotwiczowisko „Inoujście”;
- 5) akwen SZC.10.T, zapewniający obsługę i rozwój portu po zachodniej stronie wyspy Gryfia;
- 6) akwen SZC.15.T, zapewniający obsługę i rozwój portu przy Kanale Dębickim;
- 7) akwen SZC.16.T, stanowiący tor wodny na Odrze Zachodniej wraz z obrotnicą;
- 8) akwen SZC.17.T, stanowiący tor wodny na Kanale Grodzkim;
- 9) akwen SZC.19.T, stanowiący obrotnicę;
- 10) akwen SZC.20.T, stanowiący obrotnicę;
- 11) akwen SZC.21.T, stanowiący tor wodny na Parnicy i Kanale Wrocławskim wraz z obrotnicą;
- 12) akwen SZC.24.T, stanowiący obrotnicę.

Akweny te zostały wyznaczone na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z dnia 27 maja 2015 r., poz. 733).

Wśród najważniejszych ograniczeń w korzystaniu z przedmiotowych akwenów wskazuje się na ograniczenia w lokalizacji infrastruktury technicznej. Polegają one na zakazie układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony (należy je układać w sposób równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, zgodnie

z warunkami technicznymi). Dodatkowo wymagane jest układanie nowych elementów infrastruktury technicznej w sposób zapewniający najkrótszy przebieg po akwenie (możliwie prostopadle do linii brzegu i bez załamań kierunku). Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, wskazano wymóg ustanowienia strefy bezpieczeństwa wokół powstałych elementów infrastrukturalnych, w której obowiązywać będzie zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi). Dla inwestycji związanych z infrastrukturą kanalizacyjną dopuszczono układanie wylotów kolektorów służących do wyprowadzania ścieków lub wód opadowych oraz roztopowych do wód morskich we wszystkich akwenach przylegających do linii brzegowej, z zastrzeżeniem przepisów odrębnych.

Na obszarze planu (podakweny 1.1, 4.1 i 5.1) planowana jest realizacja linii elektroenergetycznej wysokiego napięcia 220 kV relacji Glinki – Reclaw. W celu zapewnienia właściwych warunków jego realizacji i eksploatacji w planie zakazano krzyżowania elementów liniowych infrastruktury technicznej w sposób inny niż pod kątem 90°, a jeśli nie jest to możliwe ze względów środowiskowych czy technologicznych – w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z przestrzeni.

Wprowadzenie na akwenach T zakazu nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi oraz wydobywaniem obiektów zabytkowych i nurkowań związanych z eksploatacją i budową obiektów hydrotechnicznych, podyktowane było zapewnieniem bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi.

Na zdecydowanej większości obszar portu morskiego w Szczecinie wyznaczona została funkcja podstawowa Ip – funkcjonowanie portu. Wydzielenie przedmiotowych akwenów miało na celu zapewnienie przestrzeni do realizacji priorytetowych kierunków Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, tj. rozwoju portów morskich, konkurencyjnego transportu morskiego oraz poprawy bezpieczeństwa i ochrony żeglugi. Funkcjonowanie portu to akweny: SZC.1.Ip, SZC.3.Ip, SZC.5.Ip, SZC.8.Ip, SZC.11.Ip, SZC.12.Ip, SZC.13.Ip, SZC.14.Ip i SZC.22.Ip. W akwenach tych dopuszcza się budowę nowych elementów infrastruktury portowej i turystycznej przy uwzględnieniu ochrony istniejących już umocnień brzegu, sztucznych wysp i konstrukcji oraz innych budowli hydrotechnicznych.

Na wszystkich akwenach o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu dopuszczono działalność związaną z budową, remontem i demontażem (recyklingiem) jednostek pływających pod warunkiem, że działalność ta występuje na lądzie w bezpośrednim sąsiedztwie akwenu.

W celu zapewnienia ochrony nabrzeży portowych oraz pozostałej infrastruktury portowej, na akwenach o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu ustalono ograniczenia w realizacji inwestycji oraz prowadzenia prac związanych z rozbudową i przebudową infrastruktury portowej do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych. Dodatkowo, na obszarze całego planu, budowa nowych obiektów, rozbudowa, przebudowa i remont obiektów istniejących musi uwzględniać sąsiedztwo z istniejącymi lub projektowanymi obiektami hydrotechnicznymi i liniową infrastrukturą techniczną oraz być realizowana w sposób zapewniający nienaruszalność i stateczność tych obiektów lub gwarantujący usunięcie ewentualnych kolizji.

W związku z planowanym poszerzeniem i pogłębieniem toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m w akwenach SZC.1.Ip, SZC.8.Ip, SZC.11.Ip, SZC.12.Ip, SZC.13.Ip i SZC.22.Ip ograniczono realizację funkcji w miejscach wykonywania prac budowlanych, polegających na realizacji skarp.

Na obszarze portów istotną kwestią jest bezpieczne poruszanie się statków (tzw. bezpieczeństwo nawigacyjne). W związku z tym, zgodnie z ustaleniami planu, wszelkie podejmowane w porcie działania nie mogą prowadzić do zmniejszenia widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych. Dodatkowo w obszarze ochrony wizury znaków nawigacyjnych ustalono zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków (podakweny 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 i 7.1).

Na obszarze portu istnieje możliwość lokalizacji nowych obrotnic oraz głębi dokowych. Zgodnie z ustaleniami planu, realizacja obrotnic nie może jednak powodować naruszenia elementów liniowych infrastruktury technicznej, natomiast realizacja głębi dokowych nie może powodować naruszenia elementów liniowych infrastruktury technicznej oraz zagrażać stateczności budowli hydrotechnicznych. Szczególnym przypadkiem jest akwen SZC.21.T, podakwen 21.2, w którym planowana jest realizacja ruchomej głębi dokowej. Ze względu na specyfikę i lokalizację wspomnianego obiektu, w planie zakazano układania elementów liniowych infrastruktury technicznej w podakwenie 21.2.

W związku z tym, że przez obszar portu morskiego w Szczecinie przepływa rzeka Odra oraz zlokalizowane są kanały i przekopy, na obszarze planu zlokalizowane są obiekty mostowe, zapewniające obsługę komunikacyjną całego miasta. Dla zachowania istniejących i planowanych połączeń drogowych, plan ustala ograniczenia w realizacji funkcji na obszarze planu do sposobów nie naruszających konstrukcji mostów (podakweny 1.2, 10.1, 11.1, 13.2, 13.4, 13.5, 13.6, 13.7, 17.1, 17.2, 21.1 i 21.3).

Na obszarze akwenu SZC.13.Ip zostały wyznaczone podakweny 13.1, 13.2 i 13.3 na potrzeby wykonywania funkcji rybołówstwa komercyjnego. Warunkiem realizacji tej funkcji jest spełnienie stosowanych wymogów wynikających z przepisów odrębnych. W uzasadnionych przypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może wyłączyć dany obszar z użytkowania rybackiego ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, porządek portowy, ochronę środowiska lub potrzebę zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

Funkcja turystyka, sport i rekreacja (S) została wyznaczona na obszarze Basenu Żeglarskiego (akwen SZC.9.S) oraz w południowo-zachodniej części portu, gdzie zlokalizowany jest port jachtowy oraz planowane są inne inwestycje turystyczno-rekreacyjne na lądzie (SZC.17.S). Na akwenu zlokalizowane są obiekty mostowe, które wprowadzają pewnie ograniczenia w korzystaniu z akwenów. Z tego powodu na potrzeby utrzymania mostów zostały wyznaczone podakweny, w których obowiązują ograniczenia w realizacji funkcji do sposobów nie naruszających konstrukcji mostów. Realizacja inwestycji związanych z rozbudową i przebudową infrastruktury portowej oraz realizacji nowych elementów infrastruktury turystycznej została ograniczona do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych w porcie.

Na obszarze planu, na wniosek Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., został wyznaczony akwen SZC.23.W – sztuczne wyspy i konstrukcje. Plan wskazuje na ograniczenia w realizacji podwodnej infrastruktury technicznej oraz w budowie nowych elementów infrastruktury portowej do miejsc niezagrożających stateczności budowli hydrotechnicznych.