

ZAMAWIAJĄCY

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi  
Śródlądowej

TYTUŁ

Prognoza oddziaływania na środowisko  
projektu Programu rozwoju polskich portów  
morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030  
roku)

DATA / WERSJA: 26.10.2018 / 02

NUMER DOKUMENTU: 4669-200

---



Multiconsult

**Kierownik projektu:** Mateusz Małecki

**Koordinator projektu:** Maria Kilińska

**Autorzy:**

Maria Kilińska

Sylwia Horska - Schwarz

Joanna Borzuchowska

Mateusz Małecki

Piotr Poborski

Małgorzata Bednarska

Andrzej Krzyszczak

Krzysztof Mierzwicki

Adam Pyjor

Jan Jaworski

Anna Kwitowska

Katarzyna Pietraszuk

Piotr Syrczyński

Joanna Wrzeczionek

Artur Pudełko

Andrzej Andrusiewicz

Joanna Złotek

Tomasz Darski

Justyn Osowska

Patrycja Pudlis

Wioletta Tałałaj

Zbigniew Wieteska

## Spis Treści

<b>1.</b>	<b>Streszczenie w języku niespecjalistycznym .....</b>	<b>11</b>
<b>2.</b>	<b>Wprowadzenie .....</b>	<b>15</b>
2.1.	Podstawa formalno-prawna prognozy oddziaływania na środowisko .....	15
2.2.	Przedmiot, cel i zakres prognozy .....	15
<b>3.</b>	<b>Metodyka oraz luki i niepewności wiedzy.....</b>	<b>16</b>
<b>4.</b>	<b>Ogólne informacje o projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).....</b>	<b>21</b>
4.1.	Zawartość Programu, cele i zadania inwestycyjne .....	21
4.1.1.	Zadania inwestycyjne priorytetu 1 .....	23
4.1.2.	Zadania inwestycyjne priorytetu 2 .....	24
4.1.3.	Zadania inwestycyjne priorytetu 3 .....	24
4.1.4.	Zadania inwestycyjne priorytetu 4 .....	25
4.1.5.	Zadania inwestycyjne priorytetu 5 .....	25
4.2.	Powiązania projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) z innymi dokumentami .....	26
4.3.	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu .....	33
<b>5.</b>	<b>Charakterystyka obszaru objętego potencjalnym oddziaływaniem w kontekście środowiskowym .....</b>	<b>34</b>
5.1.	Położenie administracyjne .....	34
5.2.	Położenie fizyczno-geograficzne i ukształtowanie terenu .....	38
5.3.	Zasoby naturalne i gleby .....	39
5.4.	Ludność, zagospodarowanie terenu i gospodarka .....	41
5.5.	Obszary i obiekty cenne przyrodniczo, w tym korytarze ekologiczne .....	44
5.5.1.	Różnorodność biologiczna strefy wód morskich .....	44
5.5.2.	Różnorodność biologiczna strefy wybrzeża .....	46
5.5.3.	Obszary Natura 2000 .....	62
5.5.4.	Parki Narodowe .....	77
5.5.5.	Rezerваты przyrody .....	79
5.5.6.	Parki krajobrazowe .....	83
5.5.7.	Pozostałe formy ochrony przyrody .....	86
5.5.8.	Korytarze ekologiczne .....	88
5.6.	Wody powierzchniowe i zagrożenie powodziowe.....	88
5.6.1.	Wody powierzchniowe, w tym stan jednolitych części wód powierzchniowych.....	88
5.6.2.	Zagrożenie powodziowe .....	98
5.7.	Wody podziemne .....	103
5.8.	Klimat, zmiany klimatu .....	106
5.9.	Powietrze atmosferyczne .....	108

5.10.	Dziedzictwo kulturowe, krajobraz i turystyka .....	109
5.11.	Istniejące problemy ochrony środowiska .....	111
<b>6.</b>	<b>Analiza wariantów .....</b>	<b>113</b>
6.1.	Potencjalne skutki w środowisku w przypadku braku realizacji projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) .....	113
6.2.	Wariant alternatywny .....	114
<b>7.</b>	<b>Analiza potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko .....</b>	<b>116</b>
7.1.	Wnioski wynikające z analiz na poziomie strategicznym .....	116
7.2.	Wstępna identyfikacja potencjalnych oddziaływań .....	117
7.3.	Wpływ na realizację celu „Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi” .....	129
7.4.	Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód” .....	130
7.5.	Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności” .....	143
7.6.	Wpływ na realizację celu „Zrównoważona gospodarka odpadami” .....	164
7.7.	Wpływ na realizację celu „Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych” .....	165
7.8.	Wpływ na realizację celu „Zmniejszenie wrażliwości i przygotowanie na zmiany klimatyczne” .....	166
7.9.	Potencjalne oddziaływania skumulowane .....	167
<b>8.</b>	<b>Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych .....</b>	<b>169</b>
<b>9.</b>	<b>Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko .....</b>	<b>171</b>
<b>10.</b>	<b>Propozycja monitoringu skutków realizacji projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) na środowisko .....</b>	<b>175</b>
<b>11.</b>	<b>Wnioski końcowe .....</b>	<b>176</b>
<b>12.</b>	<b>Źródła danych .....</b>	<b>178</b>
12.1.	Akty prawne .....	178
12.2.	Publikacje .....	178
12.3.	Zasoby Internetu .....	180

### Spis załączników:

Załącznik 1	Pisma dotyczące ustalenia zakresu prognozy oddziaływania na środowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (znak: DOOŚSOOS.411.2.2013.JP), Głównego Inspektora Sanitarnego (znak: GIS-HŚ-NS-073-5/MD/12/3), Urzędu Morskiego w Gdyni (znak: DUM-073-57/13), Urzędu Morskiego w Słupsku (znak: OW-B5/074/20/13), Urzędu Morskiego w Szczecinie (znak: OW-IV-070/013/02/13)
-------------	--



Załącznik 2      Lokalizacja polskich portów morskich na tle obszarów chronionych (parki narodowe, rezerваты przyrody, obszary Natura 2000)

## Spis rysunków:

Rysunek 1	Schemat celów i priorytetów Programu .....	21
Rysunek 2	Poziomy szczegółowości Programu .....	23
Rysunek 3	Porty województwa zachodniopomorskiego.....	36
Rysunek 4	Porty województwa pomorskiego .....	37
Rysunek 5	Porty województwa warmińsko-mazurskiego .....	37
Rysunek 6	Obszary chronione wzdłuż polskiego wybrzeża.....	48
Rysunek 7	Obszary chronione w rejonie Portu Szczecin.....	49
Rysunek 8	Obszary chronione w rejonie Portu Police .....	50
Rysunek 9	Obszary chronione w rejonie Portu Świnoujście .....	51
Rysunek 10	Obszary chronione w rejonie Portu Kołobrzeg .....	52
Rysunek 11	Obszary chronione w rejonie Portu Ustka .....	53
Rysunek 12	Obszary chronione w rejonie Portu Gdynia.....	54
Rysunek 13	Obszary chronione w rejonie Portu Gdańsk .....	55
Rysunek 14	Obszary chronione w rejonie Portu Elbląg .....	56
Rysunek 15	Pozostałe porty w rejonie Zalewu Szczecińskiego na tle obszarów chronionych .....	57
Rysunek 16	Pozostałe porty Zatoki Pomorskiej na tle obszarów chronionych .....	58
Rysunek 17	Pozostałe porty centralnej części wybrzeża na tle obszarów chronionych.....	59
Rysunek 18	Pozostałe porty centralnej części wybrzeża i Mierzei Helskiej na tle obszarów chronionych	60
Rysunek 19	Pozostałe porty w rejonie Zalewu Wiślanego na tle obszarów chronionych.....	61
Rysunek 20	JCWP w rejonie Zalewu Szczecińskiego .....	89
Rysunek 21	JCWP w rejonie Portu Szczecin .....	89
Rysunek 22	JCWP w rejonie Portu Kołobrzeg .....	90
Rysunek 23	JCWP w rejonie Portów w Darłowie i Ustce .....	90
Rysunek 24	JCWP w rejonie Portu w Łebie .....	91
Rysunek 25	JCWP w rejonie Mierzei Wiślanej.....	91
Rysunek 26	JCWP w rejonie Zalewu Wiślanego .....	91
Rysunek 27	Mapa podakwenów polskiej strefy Bałtyku zgodnie z RDSM wg KPOWM.....	92

Rysunek 28	ONNP w Regionie Dolnej Wisły .....	98
Rysunek 29	ONNP w regionie Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego.....	99
Rysunek 30	Mapa zagrożenia powodziowego portu Gdańsk od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi 1% raz na 100 lat oraz 0,2% – raz na 500 lat	100
Rysunek 31	Mapa zagrożenia powodziowego portu Gdynia od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi 1% raz na 100 lat oraz 0,2% – raz na 500 lat	100
Rysunek 32	Mapa zagrożenia powodziowego portu Hel od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi 1% raz na 100 lat oraz 0,2% – raz na 500 lat	101
Rysunek 33	Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Świnoujściu (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK).....	101
Rysunek 34	Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Szczecinie (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK).....	102
Rysunek 35	Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Stepnicy, Zalew Szczeciński (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK).....	103
Rysunek 36	JCWPD w strefie polskiego wybrzeża.....	104
Rysunek 37	Zbiorniki wód podziemnych na obszarze działania RZGW Szczecin i RZGW Gdańsk ...	105
Rysunek 38	Mapa BSPI dla polskich obszarów morskich.....	111

### **Spis tabel:**

Tabela 1	Dokumenty definiujące paradygmat zrównoważonego rozwoju .....	17
Tabela 2	Powiązanie PRPPM 2020 z innymi dokumentami strategicznymi szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego.....	27
Tabela 3	Lokalizacja portów morskich objętych opracowaniem.....	34
Tabela 4	Obszary sieci Natura 2000, w granicach których znajdują się porty lub ich części.....	62
Tabela 5	Obszary sieci Natura 2000 graniczące z portami .....	63
Tabela 6	Obszary N2000 sąsiadujące z portami (do 5 km od portu), dla 8 kluczowych portów .....	63
Tabela 7	Porty znajdujące się w sąsiedztwie lub otulinie parków narodowych .....	77
Tabela 8	Rezerваты przyrody w otoczeniu portów morskich .....	79

Tabela 9	Parki krajobrazowe w otoczeniu portów .....	83
Tabela 10	Obszary Chronionego Krajobrazu w otoczeniu portów .....	86
Tabela 11	Pomniki przyrody znajdujące się w granicach portów.....	86
Tabela 12	Zestawienie użytków ekologicznych .....	87
Tabela 13	Zestawienie stanowisk dokumentacyjnych .....	87
Tabela 14	Zestawienie zespołów przyrodniczo - krajobrazowych.....	87
Tabela 15	JCW przybrzeżnych i przejściowych POM .....	93
Tabela 16	Charakterystyka JCWP przejściowych w obrębie polskich wód morskich (wg aPGW) .....	94
Tabela 17	JCWP przybrzeżne (wg aPGW).....	95
Tabela 18	Klasyfikacja stanu jednolitych części wód przejściowych i przybrzeżnych wg WIOŚ 2016	97
Tabela 19	Prognozowane zmiany średniego (Hśr) poziomu morza w cm na polskim wybrzeżu w skali roku w okresie 2011-2030 dla trzech scenariuszy emisyjnych (wartości pokazują zmiany w stosunku do wartości średnich z okresu referencyjnego 1971-1990).....	107
Tabela 20	Prognozowane zmiany średniego (Hśr) i maksymalnego (Hmax) poziomu morza w cm na polskim wybrzeżu w skali roku w okresie 2081-2100 dla trzech scenariuszy emisyjnych (wartości pokazują zmiany w stosunku do wartości średnich z okresu referencyjnego 1971-1990).....	107
Tabela 21	Spodziewane zmiany liczby dni ze zlodzeniem na polskim wybrzeżu Bałtyku w okresie 2011-2030 i 2081-2100 w stosunku do średniej z okresu 1971-1990 na podstawie trzech scenariuszy emisyjnych SRES: B1, A1B i A2.....	107
Tabela 22	Legenda do Macierzy Leopolda .....	119
Tabela 23	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 1	120
Tabela 24	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 2	122
Tabela 25	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetów 3 i 4.....	124
Tabela 26	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 5	126
Tabela 27	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdańsk – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód” .....	132
Tabela 28	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdynia – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód” .....	134

Tabela 29	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Szczecin – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód” .....	136
Tabela 30	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Świnoujście – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód” .....	138
Tabela 31	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Elbląg – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód” .....	140
Tabela 32	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdańsk – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	145
Tabela 33	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdynia – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	147
Tabela 34	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Szczecin – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	149
Tabela 35	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Świnoujście – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	151
Tabela 36	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Elbląg oraz Stepnica– wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności” .....	152
Tabela 37	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005 .....	154
Tabela 38	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009 .....	156
Tabela 39	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 .	156
Tabela 40	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.....	158
Tabela 41	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007.....	160
Tabela 42	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Słupi PLH220052.....	161
Tabela 43	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.....	162

## Wykaz skrótów i akronimów

aPGW	Aktualizacja Planu Gospodarowania Wodami
BWM	Konwencja o Kontroli i Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi
DŚU	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach
GDOŚ	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
GES	dobry stan środowiska, z ang. <i>Good Environmental Status</i>
GZWP	Główny Zbiornik Wód Podziemnych
HELCOM	Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku
ISOK	Informatyczny System Osłony Kraju
JCW	Jednolite części wód, rozumiane jako jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych wg definicji z ustawy Prawo wodne (definicje przytoczone poniżej)
JCWP	Jednolita część wód powierzchniowych (wg definicji ustawy Prawo wodne rozumie się przez to oddzielny i znaczący element wód powierzchniowych, taki jak jezioro lub inny naturalny zbiornik wodny, sztuczny zbiornik wodny, struga, strumień, potok, rzeka i kanał lub ich części, morskie wody wewnętrzne, wody przejściowe lub wody przybrzeżne)
JCWpd	Jednolita część wód podziemnych (wg definicji ustawy Prawo wodne rozumie się przez to określoną objętość wód podziemnych występującą w obrębie warstwy wodonośnej lub zespołu warstw wodonośnych)
KZGW	Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
MPHP	Mapa podziału hydrograficznego Polski
OOŚ	Ocena oddziaływania na środowisko
OSO	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków
PK	park krajobrazowy
PN	park narodowy
PRPPM 2020 lub Program	Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)
WIOŚ	Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska
RDOŚ	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
RDW	Ramowa Dyrektywa Wodna
RDSM	Ramowa dyrektywa w sprawie strategii morskiej
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, w obrębie struktury Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
SOO	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk
SOOŚ	Strategiczna ocena oddziaływania na środowiskowa
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa (ang. <i>Trans-European Transport Network</i> )
Ustawa OOŚ	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 (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405)



## **1. Streszczenie w języku niespecjalistycznym**

### **Cel i zakres prognozy**

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (dalej PRPPM 2020, PRPPM, Program) wykonana została na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jej celem jest ocena zgodności Projektu PRPPM w zakresie spełnienia celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotnych z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz analiza sposobów, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu. Ponadto, celem Prognozy jest ocena wpływu na środowisko Programu oraz ocena stopnia uwzględnienia zasad zrównoważonego rozwoju. Sporządzenie prognozy jest wymagane przepisami polskiego prawa.

### **Opis PRPPM 2020, czego dotyczy i co zawiera**

Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) jest dokumentem o charakterze operacyjno – wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w dokumentach strategicznych, w tym: Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Strategii redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020.

Zakres przestrzenny Programu obejmuje trzy województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Program odnosi się do 4 portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych oraz 50 przystani.

Celem głównym Programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. W PRPPM 2020 określono cel główny, dwa cele szczegółowe i pięć priorytetów. W obrębie każdego z priorytetów zamieszczono listę typów inwestycji, jakie planuje się realizować dla osiągnięcia rozwoju polskich portów i przystani morskich. Zadania te dotyczą rozwoju obiektów i infrastruktury portowej, poprawy dostępu do portów od strony morza i od strony lądu (powiązanie z lądowymi łańcuchami transportowymi), digitalizacji portów, zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego oraz realizacji działań służących ochronie środowiska. Wskazano także źródła finansowania dla omówionych w PRPPM działań inwestycyjnych. Przedstawiono scenariusze rozwoju portów morskich. Opracowane zestawy wskaźników dla celów i priorytetów Programu pozwalają na monitorowanie kompleksowego rozwoju polskich struktur portowych.

### **Metodyka przeprowadzania prognozy**

Prognoza została wykonana tzw. metodą "przez cele". Oznacza to, że na jej potrzeby przeanalizowany został szereg dokumentów międzynarodowych, krajowych oraz wojewódzkich, sprawdzono jakie cele

mają poszczególne dokumenty. Oceniono, czy projekt PRPPM 2020 jest zgodny z celami strategicznymi tych dokumentów.

Zadania inwestycyjne uwzględnione w PRPPM są dedykowane wszystkim polskim portom i przystaniom morskim, natomiast nie jest jeszcze znana dokładna lokalizacja każdego projektu, a planowane projekty są na różnym stopniu zaawansowania. Dla części z nich szczegółowo oceniony został wpływ na środowisko przez odpowiedni organ, dla innych procedura administracyjna jest w toku lub będzie przeprowadzona w najbliższym czasie, a część planowana jest na okres po 2020 r. Z tego powodu wybrano metodę analizy przez cele, dzięki czemu, analizy mogły być wykonane na tym samym poziomie szczegółowości dla zadań inwestycyjnych niezależnie od dostępu do zakresów danych projektów i inwestycji. Skupiono się na oddziaływaniu tych typów inwestycji, wskazując potencjalne sposoby oddziaływania na środowisko i uwzględniając ich łączne oddziaływanie. Dla dokładniej zdefiniowanych planowanych inwestycji w czterech portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) przeprowadzono dokładniejsze analizy.

#### **Powiązanie PRPPM z innymi dokumentami**

W prognozie oceniono czy Program jest spójny z innymi dokumentami strategicznymi określającymi cele w zakresie branży transportowej, w tym żeglugi śródlądowej oraz gospodarki morskiej. Stwierdzono, że PRPPM 2020 jest zgodny z tymi dokumentami, ich celami i założeniami.

#### **Stan środowiska i jego główne problemy**

Przeanalizowano stan środowiska wzdłuż polskiego wybrzeża, w obszarach województw zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Wykorzystano między innymi dane udostępniane przez instytucje przeprowadzające monitoring jakości środowiska (Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska), gromadzące informacje o obszarach i obiektach objętych ochroną prawną (Generalna i Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska, Narodowy Instytut Dziedzictwa), a także prowadzących monitoring stanu zagrożenia powodziowego (Informatyczny System Ostry Kraj) i dane o wodach podziemnych (Państwowy Instytut Geologiczny). W rezultacie wyłoniono obszary oraz te składowe środowiska, które są najbardziej zanieczyszczone lub które wymagają poprawy. Największe problemy ochrony środowiska dotyczą stanu jednolitych części wód powierzchniowych, zarówno przejściowych jak i przybrzeżnych, w obrębie których zlokalizowane są porty i przystanie morskie. Za zły stan odpowiadają nie tylko wskaźniki biologiczne odnoszące się do organizmów wodnych, ale i zmiany morfologii dna i strefy brzegowej oraz zanieczyszczenia chemiczne i przede wszystkim zanieczyszczenia substancjami biogennymi.

#### **Skutki nieprzyjęcia PRPPM 2020 oraz alternatywy**

W prognozie przeanalizowano jaki wpływ na rozwój gospodarki krajowej i regionów oraz na środowisko mogłoby wywołać nieprzyjęcie Programu. Stwierdzono, że brak realizacji projektów spowoduje mniejszą uciążliwość dla środowiska, głównie ze względu na brak oddziaływań, które mogłyby mieć miejsce na etapie realizacji poszczególnych inwestycji ujętych w PRPPM, m.in. nie nastąpi dalsze przekształcanie akwenów będących środowiskiem życia zwierząt i roślin, nie wystąpią uciążliwości

związane z pracami budowlanymi (zanieczyszczenie wód, hałas i emisje do powietrza). Z drugiej strony w Programie wskazano szereg działań służących ochronie i poprawie stanu środowiska, których niezrealizowanie utrwali tylko istniejące już negatywne skutki działalności portów i transportu morskiego.

Należy podkreślić, że PRPPM 2020 jest dokumentem systemowym, co oznacza, że inwestycje są ujęte ramowo. Szczegółowa analiza wariantów realizacji inwestycji będzie następowała na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych inwestycji.

### **Oddziaływanie na środowisko PRPPM 2020**

W prognozie oceniono jaki będzie wpływ na środowisko przyjęcia Programu oraz realizacji zadań w nim uwzględnionych. Jak wspomniano wcześniej analizowano poszczególne cele środowiskowe. Stwierdzono, że oddziaływanie będzie zarówno pozytywne, jak i negatywne, lokalne i obejmujące regiony. Jego skutki będą krótko i długotrwałe, bezpośrednie i pośrednie.

Do pozytywnych skutków należeć będzie przede wszystkim zmniejszenie presji na środowisko morskie, jakie wywołuje obecnie transport morski i działalność portowa, dzięki realizacji szerokiego wachlarza zadań nakierowanych na ochronę środowiska: odbiór ścieków ze statków pasażerskich, odbiór odpadów ze statków, uporządkowanie gospodarki wodami opadowymi i ich powtórne wykorzystanie, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza ze statków cumujących w portach poprzez zasilanie w energię z ładu, zapewnienie dostępu do paliw alternatywnych, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.

Do potencjalnych negatywnych skutków zaliczono możliwe zwiększenie presji na środowisko morskie w związku z potrzebą rozwoju portów na nowych terenach, co może wiązać się z ingerencją w obszary chronione i utrudnić poprawę stanu wód, który jest obecnie oceniany jako zły. W mniejszym stopniu, ale również negatywne skutki pojawią się przy modernizacji istniejącej infrastruktury i obiektów, przy czym w takich przypadkach większość oddziaływań wynikać będzie z uciążliwości etapu budowy, nie powodując trwałych zmian w środowisku. Należy jednak podkreślić, że na etapie projektowania konkretnych inwestycji można zastosować takie rozwiązania, które pozwolą na uniknięcie lub znaczne ograniczenie ewentualnych negatywnych skutków w środowisku.

Należy podkreślić, że większość działań wynikających z projektu PRPPM 2020 będzie wymagała szczegółowych analiz na etapie inwestycyjnym w ramach ubiegania się o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzję tą będzie wydawał odpowiedni organ, który po analizie zebranych danych i zapoznaniu się ze szczegółowym zakresem planowanych prac, określi odpowiednie rozwiązania minimalizujące lub kompensujące potencjalny negatywny wpływ na środowisko.

### **Metody uniknięcia negatywnego oddziaływania na środowisko**

W prognozie przedstawiono szereg działań, jakie należy podjąć, aby uniknąć wyżej wymienionych negatywnych oddziaływań na środowisko. Główne zalecenia dotyczą etapu budowy. Wskazano między innymi na: odpowiednią organizacją placów budowy, właściwe przechowywanie sprzętu i materiałów, używanie maszyn wysokiej jakości, wykonywanie prac w obszarach cennych przyrodniczo pod

nadzorem przyrodniczym, ograniczanie zasięgu zmętnienia wody podczas pogłębiania torów wodnych i basenów portowych i właściwego zagospodarowania urobku pochodzącego z tych prac. Po zakończeniu prac konieczne będzie utrzymywanie infrastruktury w dobrym stanie technicznym, prowadzenie okresowych przeglądów i ewentualnych prac naprawczych.

#### **Oddziaływanie na tereny innych państw**

W prognozie przeanalizowano położenie planowanych inwestycji i ich zakres. Nie stwierdzono aby ich realizacja mogła mieć wpływ na jakość środowiska na terenie innych państw.

#### **Monitorowane realizacji PRPPM 2020**

Za realizację projektów uwzględnionych w Programie odpowiedzialne będą zarządy portów, odpowiednie organy administracji rządowej i samorządowej. Monitoring jakości środowiska będzie w dalszym ciągu prowadzony przez uprawnione do tego jednostki państwowe.

#### **Podsumowanie**

Przygotowany PRPPM 2020 jest zgodny z obowiązującymi dokumentami międzynarodowymi, krajowymi i wojewódzkimi. Jego realizacja nie powinna spowodować znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Przyjęcie dokumentu pozwoli na rozwój gospodarki krajowej i regionów oraz umożliwi działania na rzecz ochrony środowiska.

## **2. Wprowadzenie**

### **2.1. Podstawa formalno-prawna prognozy oddziaływania na środowisko**

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) (dalej PRPPM 2020) wykonana została na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zwanego dalej Zamawiającym. Jest to dokument stanowiący element strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zwanej dalej SOOŚ.

Podstawę prawną przeprowadzenia niniejszej prognozy stanowi art. 46 ust. 2 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 (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405), zwanej dalej ustawą OOS. Konieczność przeprowadzenia prognozy wynika również z zapisów Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

### **2.2. Przedmiot, cel i zakres prognozy**

Przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest projekt Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie SOOŚ jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Celem prognozy oddziaływania na środowisko PRPPM jest ocena stopnia uwzględnienia w ocenianym dokumencie (projekt PRPPM 2020) zasad zrównoważonego rozwoju oraz identyfikacja możliwych do określenia skutków dla środowiska realizacji zakładanych w dokumencie inwestycji.

Zakres prognozy wynika bezpośrednio z zapisów art. 51. ust. 2 ustawy OOS oraz został określony przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w piśmie z dnia 8 kwietnia 2013 r. (znak: DOOŚSOOS.411.2.2013.JP), przez Głównego Inspektora Sanitarnego w piśmie z dnia 15 kwietnia 2013 r. (znak: GIS-HŚ-NS-073-5/MD/12/3), przez Urząd Morski w Gdyni w piśmie z dnia 31 maja 2013 r. (znak: DUM-073-57/13), Urząd Morski w Słupsku w piśmie z dnia 3 kwietnia 2013 r. (znak: OW-B5/074/20/13), Urząd Morski w Szczecinie w piśmie z dnia 25 marca 2013 r. (znak: OW-IV-070/013/02/13).

Kopie wyżej wymienionych pism zamieszczono w Załączniku 1.

### **3. Metodyka oraz luki i niepewności wiedzy**

Niniejsza prognoza została sporządzona biorąc pod uwagę pełny zakres jaki wynika z ustawy OOŚ oraz jaki został określony przez odpowiednie organy. W ramach prac nad prognozą przyjęto stopień szczegółowości adekwatny do poziomu szczegółowości zapisów projektu PRPPM 2020 oraz wymogów Zamawiającego.

W ramach przeprowadzanej prognozy analizowano możliwość wystąpienia oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem problemów ochrony środowiska występujących na w rejonie polskich portów morskich.

Analizę potencjalnego wpływu na środowisko wykonano tzw. „metodą przez cele” (z ang. („*objectives-led*”). Jest to najlepsza metoda strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w sytuacji, kiedy oceniany dokument obejmuje bardzo dużą różnorodność działań oraz przewiduje działania nie będące inwestycjami, dla których informacje o potencjalnych skutkach środowiskowych są trudne do oceny ilościowej. Wybrana metoda analizy przez cele pozwoliła na wykonanie analiz na tym samym poziomie szczegółowości niezależnie od dostępu do zakresów danych projektów i inwestycji.

W przypadku metody oceny „przez cele”, zastosowanej w ramach SOOŚ dla PRPPM 2020, krytyczne jest odniesienie się do zbioru wartości, których osiągnięcie lub ochrona stanowi cele będące kryteriami oceny. Jeśli cele te będą określone, jako dążenie do zrównoważonego rozwoju to ocena „przez cele” stanowi badanie czy występuje zgodność zamierzeń programu z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W poniższej tabeli zestawiono analizowane dokumenty strategiczne wyznaczające cele ochrony środowiska, które uznano za istotne z punktu widzenia PRPPM 2020 i które przeanalizowano w kontekście oceny „przez cele”.



Tabela 1 Dokumenty definiujące paradygmat zrównoważonego rozwoju

Dokumenty strategiczne na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym	
1	Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego
2	Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu KOM(2011)144, marzec 2011
3	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U.UE.L.348.z 20.12.2013), str.1
4	Strategia UE w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu
5	BIAŁA KSIĘGA. Adaptacja do zmian klimatu: europejskie ramy działania. Bruksela, dnia 1.4.2009 KOM(2009) 147 wersja ostateczna
6	Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu - KOM(2010) 2020 wersja ostateczna
7	Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej na rok 2020
8	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. UE L 327 z 22.12.2000)
9	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej)(Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008), zwana „RDSM”
10	Dyrektywa 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 11, z późn. zm.)
11	Unijna strategia ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2020 r. - KOM(2011) 244 wersja ostateczna
12	Bałtycki plan działań HELCOM
13	Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. z 2000 r. poz. 346) zwana „Konwencją Helsińską”
14	Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, sporządzona w Bernie dnia 19 września 1979 r. (Dz. U. z 1996 r. poz. 263) zwana „Konwencją Berneńską”
15	Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. poz. 543) zwana „UNCLOS”
16	Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, sporządzona w Bonn dnia 23 czerwca 1979 r. (Dz. U. z 2003 r. poz. 17) zwana „Konwencją Bońską”
17	Międzynarodowa konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, BWM/CONF/36, 2004 podpisana w Londynie 13 lutego 2004 r. zwana „Konwencją balastową”.
18	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dz. Urz. UE L20 z 26.01.2010, str. 7) –dyrektywa ptasia
19	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.Urz. UE L206 z 22.07.1992, str. 7)– dyrektywa siedliskowa
20	Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzenia szkodom wyrządzonym w środowisku naturalnemu (Dz. Urz. UE L 143 z 30.04.2004 str. 56, z późn. zm.) zwana „dyrektywą szkodową”;
21	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. UE L 26 z 28.01.2012, str. 1, z późn. zm.) „dyrektywą ocenową”
22	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257z 28.08.2014)
Dokumenty strategiczne na szczeblu krajowym	

1	Uchwała 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) (M.P. z 2017 r. poz. 260)
2	Uchwała nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. z 2013 r. poz. 75)
3	Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 (M.P. z 2016 r. poz. 711)
4	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. W sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967)
5	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. W sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911)
6	Uchwała nr 58 Rady Ministrów z dnia 15 kwietnia 2014 r. w sprawie przyjęcia Strategii „Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko. Perspektywa do 2020 r.” (M.P. z 2014 r. poz. 469)
7	Polityka Klimatyczna Polski. Strategie redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020
8	Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M.P. z 2012 r. poz. 252)
9	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia Krajowego programu ochrony wód morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 2496)
10	Studium Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich wraz z analizami przestrzennymi, 2015
11	Program Operacyjny „Rybnictwo i Morze” na lata 2014-2020 (PO RYBY 2014-2020)
12	Uchwała nr 33/2015 Rady ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)
13	Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566, z późn. zm.)
14	Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000)
15	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 2017 r. poz. 1405, z późn. zm.)
16	Ustawa z dnia 18 kwietnia 1985 r. o rybactwie śródlądowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 652, z późn. zm.)
17	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.)
18	Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. poz. 1361, z późn. zm.)
19	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. z 2016 r. poz. 678)
20	Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, z późn. zm.)
21	Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987, z późn. zm.)
22	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 17 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia zestawu celów środowiskowych dla wód morskich (Dz. U. poz. 593) „rozporządzenie w sprawie celów środowiskowych”
23	Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030
24	Obwieszczenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2009 r. w sprawie polityki energetycznej państwa do 2030 r. (M.P. z 2010 r., nr 2 poz. 11)
25	Narodowy program rozwoju gospodarki niskoemisyjnej
Dokumenty strategiczne na szczeblu regionalnym	
1	Uchwała nr XXVI/303/05 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie przyjęcia po konsultacjach społecznych „Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko”

2	Uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
3	Uchwała nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 czerwca 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025

*Źródło: Opracowanie własne.*

Z wyżej opisanych dokumentów strategicznych wyłoniono cele w nich określone. Następnie, zgodnie z przyjętą metodyką, cele te pogrupowano w tzw. strategiczne cele ochrony środowiska, które stanowiły podstawę odniesienia analiz i prognozowania potencjalnych oddziaływań w ramach oceny strategicznej.

Tymi celami są:

- „Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi”
- „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”
- „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodność”
- „Zrównoważona gospodarka odpadami”
- „Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych”
- „Zmniejszenie wrażliwości i przygotowanie na zmiany klimatyczne”

W analizach uwzględniono potencjalne znaczące oddziaływania na wszystkie elementy wymienione w art. 51 ustawy OOOŚ. Z uwagi jednak na aktualne problemy i procesy zachodzące w środowisku oraz zakres tematyczny i obszarowy analizowanego projektu PRPPM 2020, szczególną uwagę zwrócono na takie zagadnienia jak potencjalny wpływ na obszary Natura 2000 oraz cele środowiskowe dla jednolitych części wód. Wzięto również pod uwagę aktualne presje na środowisko naturalne występujące wzdłuż polskiego wybrzeża.

Poza analizą „przez cele”, która skupia się na ww. aspektach, w ramach prac przeprowadzona była także analiza w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska (rozdział 7.2.).

W ramach analiz posługiwano się także zaleceniami wynikającymi z wytycznych Komisji Europejskiej zawartych w Poradniku dotyczącym włączania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej do oceny oddziaływania na środowisko.

Lokalizacja części inwestycji wskazanych w PRPPM 2020 jest nieznana. W niektórych przypadkach wiadome jest, że inwestycja polega na przebudowie istniejącej infrastruktury, lecz nie jest wiadome w jakim zakresie i skali. W trakcie wykonywania analiz i opracowania prognozy wykorzystano te dane, jakie były dostępne na tym etapie.

Ze względu na brak danych o dokładnej lokalizacji i parametrach inwestycji ocena w ramach SOOŚ opiera się na pewnym stopniu prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań, nie przesądzając o nich. W prognozie, w ramach analizy „przez cele” skupiono się głównie na ocenie możliwości wystąpienia

oddziaływań skumulowanych wynikających z realizacji zaplanowanych w PRPPM 2020 inwestycji, co odpowiada etapowi, na jakim sporządza się prognozę.

Działania uwzględnione w PRPPM 2020 polegające na modernizacji istniejących lub budowie nowych szlaków komunikacyjnych (przede wszystkim dróg wodnych) będą programowane i analizowane w ramach innych dokumentów strategicznych, poświęconych tym sektorom, które będą podlegały strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w odrębnych procedurach.

Na dalszych etapach realizacji planowane inwestycje będą wymagały uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (dalej DŚU). Część z planowanych inwestycji będzie wymagała przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i/lub obszary Natura 2000. Na etapie oceny i uzyskiwania DŚU dla poszczególnych inwestycji określone zostaną przewidywane oddziaływania, ich zasięg i skala, wraz z określeniem niezbędnych działań minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływanie.

Z uwagi na powyższe, analizy przedstawione w prognozie, a zwłaszcza wnioski należy traktować z odpowiednim stopniem niepewności. Wnioski te mają jedynie sygnalizować charakter potencjalnych oddziaływań, a nie o nich przesądzać. Szczegółowe analizy będą wykonane na etapie ocen oddziaływania na środowisko i/lub na obszary Natura 2000 dla poszczególnych inwestycji.

W przypadku zadań inwestycyjnych o sprecyzowanej lokalizacji (głównie dla portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej), w sposób dokładniejszy odniesiono się do obszarów, w których mogą wystąpić oddziaływania, w szczególności na konflikty z wymaganiami ochrony przyrody i celami środowiskowymi JCW, a które będą wymagały uwagi na etapie przygotowania inwestycji i projektowania środków minimalizujących.

## 4. Ogólne informacje o projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

### 4.1. Zawartość Programu, cele i zadania inwestycyjne

„Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” oraz w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” w zakresie problematyki rozwoju portów morskich.

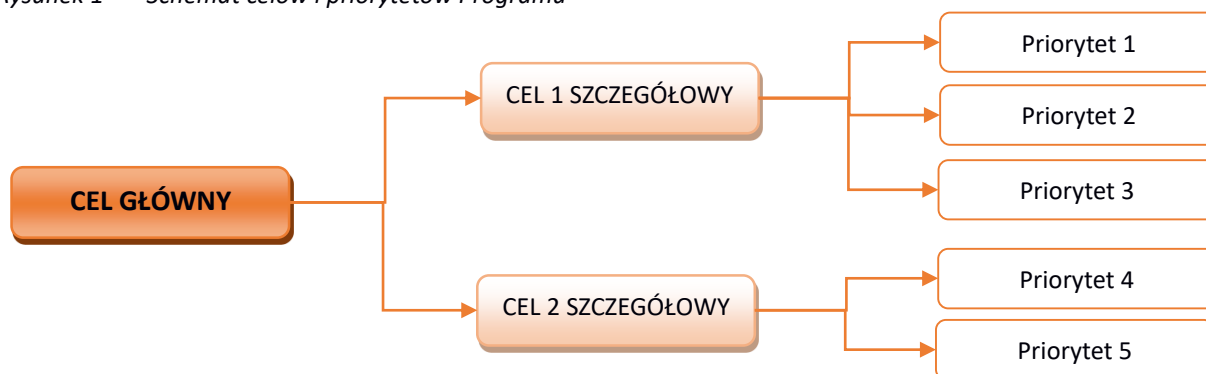
Głównym celem Programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

Podstawą do stworzenia Programu i opracowania celów, priorytetów i zadań była diagnoza aktualnej sytuacji gospodarczej systemu portowego oraz prognoz obrotu ładunkowego i ruchu pasażerskiego. Wykonano również analizę SWOT (mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia), która była wsparciem w diagnozie potrzeb i możliwości rozwojowych. Na potrzeby Programu wykonano identyfikację źródeł finansowania planowanych działań, zarówno w odniesieniu do inwestycji w obrębie portów, jak i infrastruktury dostępowej do portów. Ponadto sformułowano wskaźniki, które pozwolą na monitorowanie i ocenę efektów realizacji celów.

Oprócz działań ściśle dedykowanych inwestycjom w obrębie portów, w Programie zasygnalizowano również potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza oraz od strony lądu, w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich.

W programie określono cel główny, cele szczegółowe i przyporządkowane im priorytety oraz zadania inwestycyjne w obrębie każdego z priorytetów.

Rysunek 1 Schemat celów i priorytetów Programu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie PRPPM 2020.

**Celem głównym Programu** jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

W obrębie celu głównego wskazano na dwa cele szczegółowe o charakterze zarówno gospodarczym jak i pozagospodarczym, a każdemu z nich priorytety:

- Cel 1 szczegółowy - Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych
  - Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych
  - Priorytet 2 - Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu
  - Priorytet 3 - Digitalizacja polskich portów morskich
- Cel 2 szczegółowy - Stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego
  - Priorytet 4 - Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego
  - Priorytet 5 - Uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych

Każdy z priorytetów zawiera listę zadań inwestycyjnych, przy czym część zadań inwestycyjnych została dedykowana ściśle określonym portom, część odnosi się generalnie do potrzeb rozwojowych i mieć będzie zastosowanie zarówno w przypadku portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, jak i do portów regionalnych i lokalnych.

Wszystkie polskie porty morskie zlokalizowane są w granicach województw zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, stąd zakres przestrzenny Programu odnosi się do tych trzech województw. Uwzględniono w nim:

- 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście);
- 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych;
- 50 przystani.

Analiza potrzeb i możliwości rozwojowych polskich portów morskich i przystani oraz zdefiniowanie zadań inwestycyjnych zostało ujęte w Programie na trzech poziomach szczegółowości, odnosząc się w sposób najbardziej precyzyjny do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.



Rysunek 2 Poziomy szczegółowości Programu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie PRPPM 2020.

#### 4.1.1. Zadania inwestycyjne priorytetu 1

Priorytet 1 odnosi się do rozwoju infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowania do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych. Zadania inwestycyjne:

- pogłębienie i utrzymanie torów podejściowych (infrastruktury dostępu do portów od strony morza), zmiana pozostałych parametrów takich jak: szerokość, promienie łuków itp.;
- pogłębienie kanałów i basenów portowych;
- przywrócenie i utrzymanie nominalnych głębokości przy istniejących nabrzeżach;
- przebudowa obrotnic;
- budowa i modernizacja urządzeń hydrotechnicznych (budowa nowych umocnień brzegowych i budowli regulacyjnych);
- budowa nowych nabrzeży i terminali portowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną (media), infrastrukturą drogową i kolejową komunikującą je z zapleczem, placami składowymi i parkingami oraz przygotowaniem terenów stanowiących bezpośrednio zaplecze tych nabrzeży;
- przebudowa/modernizacja nabrzeży istniejących, ale niedostosowanych do aktualnych i prognozowanych potrzeb eksploatacyjnych i rynkowych (w tym parametrów głębokowodnych), a także budowa nowych nabrzeży portowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną, torami podejściowymi do tych nabrzeży;

- budowa lub przebudowa falochronów oraz budowli lądowych wpływających na żeglugę na torach podejściowych do portów;
- załadowanie niewykorzystywanych basenów portowych;
- budowa pól refulacyjnych na urobek z pogłębienia, związanych z przygotowaniem nowych rejonów portowych;
- montaż nowoczesnego oznakowania nawigacyjnego.

#### **4.1.2. Zadania inwestycyjne priorytetu 2**

Priorytet 2 odnosi się do integracji portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu. Zadania inwestycyjne w ramach tego priorytetu to:

- modernizacja dróg wodnych śródlądowych, zapewniających dostęp do polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a także budowa brakujących odcinków sieci dróg wodnych śródlądowych;
- budowa/przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w celu osiągnięcia technicznych parametrów infrastruktury zgodnych z wymogami sieci bazowej TEN-T, wraz z elementami towarzyszącymi (np. parkingami) oraz budowlami zlokalizowanymi na ich przebiegu (mosty, wiadukty), łączącej je z elementami głównych szlaków/magistrali;
- przystosowanie infrastruktury wybranych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego (przebudowa infrastruktury nabrzeżowej, drogowej, kolejowej, budowa parkingów, uzbrojenia w infrastrukturę techniczną, itp.);
- inwestycje służące lepszemu zintegrowaniu żeglugi morskiej i żeglugi śródlądowej, dzięki czemu możliwe będzie wydłużanie ekologicznych łańcuchów transportowych z większym wykorzystaniem dróg śródlądowych, w tym wsparcie rozwoju węzłów przeładunkowych integrujących transport morski z żeglugą śródlądową (m.in. poprzez dostosowanie wybranych terminali portowych do obsługi statków śródlądowych);
- usunięcie tzw. "wąskich gardeł" w postaci infrastruktury drogowej i kolejowej na głównych przejściach granicznych (w szczególności na południowej granicy).

#### **4.1.3. Zadania inwestycyjne priorytetu 3**

Priorytet 3 poświęcony jest zagadnieniom digitalizacji polskich portów morskich. Zadaniem inwestycyjnym jest stworzenie Polskiego *Port Community System*, tj. neutralnej, bezpiecznej i otwartej platformy elektronicznej dla szerokiego grona interesariuszy polskich portów morskich, umożliwiającego inteligentną wymianę informacji w polskich portach morskich. Zadaniem systemu będzie optymalizacja, automatyzacja i sterowanie procesami transportowymi poprzez gromadzenie i łączenie w jednym miejscu informacji dotyczących transportu oraz całych łańcuchów logistycznych.

#### **4.1.4. Zadania inwestycyjne priorytetu 4**

Priorytet 4 odnosi się do zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego. W ramach tego priorytetu zaplanowano następujące zadania:

- modernizacja systemów VTS/VTMS (*Vessel Traffic Service/Vessel Traffic Management System*) – systemy kontroli ruchu statków;
- budowa systemu GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*), Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa;
- wymiana taboru dla potrzeb administracji morskiej;
- rozbudowa infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb bezpieczeństwa morskiego;
- realizacja inwestycji na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR);
- inne działania nakierowane na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego;
- wzmocnienie infrastruktury systemu bezpieczeństwa morskiego w obszarze kompetencji administracji morskiej.

#### **4.1.5. Zadania inwestycyjne priorytetu 5**

Priorytet 5 ukierunkowany jest na uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych. Wśród zadań inwestycyjnych wymienia się takie jak:

- budowa nadbrzeżnych systemów zasilania jednostek pływających w energię elektryczną tzw. *cold-ironing*, rozwiązania tego typu umożliwiają redukcję hałasu oraz ograniczenie emisji spalin w trakcie postoju statku w porcie, poprzez dostarczanie energii z lądu;
- tworzenie możliwości bunkrowania statków paliwem LNG (w portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście termin rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych upływa 31 grudnia 2025 r. (dotyczy paliwa LNG oraz systemu *cold-ironing*);
- budowa infrastruktury portowej umożliwiającej odbiór ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich cumujących w porcie bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej;
- budowę/modernizację sieciowej infrastruktury technicznej, w którą uzbrojone są tereny portowe;
- zapewnienie odbioru odpadów ze statków morskich, zgodnie z wymogami Załącznika V do konwencji MARPOL;
- inwestycje poprawiające ochronę środowiska związane z funkcjonowaniem terminali obsługujących ładunki niebezpieczne, w oparciu o plany bezpieczeństwa obejmujące również przemieszczanie tych substancji i zagrożenia nadzwyczajne;

- inwestycje poprawiające stan środowiska związane z funkcjonowaniem placów składowych w zakresie emisji do środowiska substancji zanieczyszczających wody opadowe lub emitowanych w postaci pyłów PM10 i PM2,5;
- inwestycje nakierowane na pozyskiwanie energii elektrycznej i ciepłej ze źródeł odnawialnych;
- inwestycje polegające na rozbudowie infrastruktury paliw alternatywnych, w tym przede wszystkim LNG;
- budowę infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich;
- budowę infrastruktury retencji i wtórnego wykorzystania wód opadowych i roztopowych;
- inne inwestycje poprawiające stan środowiska w portach morskich.

#### **4.2. Powiązania projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) z innymi dokumentami**

W ramach opracowywania prognozy przeanalizowano powiązanie PRPPM 2020 z innymi dokumentami strategicznymi szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego, tj. zbadano, czy zapisy opracowywanego PRPPM 2020 spełniają założenia oraz cele ustanowione w dokumentach wyższych szczebli.

Dane przedstawione w poniższej tabeli (Tabela 2) wskazują na spójność planowanych działań z założeniami innych dokumentów strategicznych.

Tabela 2 Powiązanie PRPPM 2020 z innymi dokumentami strategicznymi szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2020 z dokumentem strategicznym
<b>DOKUMENTY SZCZEBLA MIĘDZYNARODOWEGO</b>			
1	Strategia Europa 2020	<p>Priorytety:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;</li> <li>• rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;</li> <li>• rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną</li> </ul>	<p>Zgodność PRPPM z celami - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (np. budowa głębokowodnych nabrzeży przeznaczonych do obsługi drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro);</li> <li>• ograniczenia negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko (np. poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów, ścieków sanitarnych ze statków, czy zasilania statków w energię elektryczną lub umożliwienie zastosowania paliw alternatywnych)</li> </ul>
2	Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego 2020	<p>Priorytety:</p> <p>Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych. Cele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• podniesienie wydajności całościowych rozwiązań w zakresie transportu towarowego i logistyki na Morzu Bałtyckim;</li> <li>• zwiększanie roli Morza Bałtyckiego w systemach transportowych regionu;</li> <li>• promowanie zrównoważonego transportu pasażerskiego i towarowego oraz ułatwianie przejścia na intermodalność</li> </ul>	<p>Zgodność PRPPM z celami - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T;</li> <li>• rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu;</li> <li>• promocja żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwój autostrad morskich;</li> <li>• wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich</li> </ul>
3	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE	<p>Priorytety:</p> <p>Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;</li> <li>• rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych</li> </ul>	<p>Zgodność PRPPM z celami - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rozwoju funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T;</li> <li>• ograniczenia negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko (np. poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów, ścieków sanitarnych ze statków, czy zasilania statków w energię elektryczną lub umożliwienie zastosowania paliw alternatywnych)</li> </ul>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2020 z dokumentem strategicznym
		systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów	
<b>DOKUMENTY SZCZEBŁA KRAJOWEGO</b>			
1	Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)	<p>Cel Główny do 2020 roku: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym</p> <p>Cel strategiczny 1: Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego</p> <p>Cel strategiczny 2: stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej;</li> <li>• poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;</li> <li>• bezpieczeństwo i niezawodność;</li> <li>• ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;</li> <li>• zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.</li> </ul>	<p>Zgodność PRPPM z celami SRT nr 1 i 2 w zakresie: budowy nowoczesnej i zintegrowanej sieci infrastruktury, bezpieczeństwa i niezawodności, ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich; <ul style="list-style-type: none"> <li>○ rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu;</li> </ul> </li> <li>• rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej w celu: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ podniesienia bezpieczeństwa energetycznego kraju i współdziałania w realizacji priorytetów polityki energetycznej UE (np. budowa drugiego stanowiska statkowego do reeksportu LNG i obsługi bunkierek w porcie zewnętrznym w Świnoujściu),</li> <li>○ dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (np. budowa głębokowodnych nabrzeży przeznaczonych do obsługi drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro),</li> <li>○ ograniczanie negatywnego wpływu funkcjonowania portów na środowisko (np. poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów, ścieków sanitarnych ze statków, czy zasilania statków w energię elektryczną lub umożliwienia zastosowania paliw alternatywnych).</li> </ul> </li> </ul>
2	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) <sup>1</sup>	<p>Cele strategiczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozwój korytarzy lądowych, drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych,</li> </ul>	<p>Zgodność PRPPM z celami strategicznymi i operacyjnymi DI w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza;</li> </ul>

<sup>1</sup> Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 –2013 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 3 stycznia 2008 r.



Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2020 z dokumentem strategicznym
		<p>zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej (dostosowanie jej do zmieniającej się struktury przeładunków oraz zwiększającej się wielkości obsługiwanych statków) oraz infrastruktury dostępu do portu od strony morza</li> </ul> <p>Cele operacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu, w tym rozwoju funkcji multimodalnych portów; poprawa dostępu do portów morskich od strony morza oraz poprawa infrastruktury portowej umożliwiające obsługę większych niż dotychczas statków handlowych, tzn. o większej pojemności i nośności;</li> <li>• usprawnienie załadunku/rozładunku towarów na nabrzeżach;</li> <li>• przeniesienie części ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacji i rozbudowy infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej);</li> <li>• rozwoju oferty usługowej w portach, m.in. przez rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej i ruchu pasażerskiego;</li> <li>• zwiększania liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami;</li> <li>• rozwoju funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T;</li> <li>• rozwoju zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu;</li> <li>• promocji żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwoju autostrad morskich;</li> <li>• budowy wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich;</li> <li>• wspierania mniejszych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości</li> </ul>
3	Polityka morska RP do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)	<p>Cel: Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich</li> </ul> <p>Cel: zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stworzenie warunków dla rozwoju innowacyjnych technik i technologii w budowie i remoncie statków</li> <li>• Dążenie do wyrównania wymogów środowiskowych dla transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej</li> </ul> <p>Cel: Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego</p>	<p>Zgodność z z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza;</li> <li>▪ modernizacja i rozbudowy infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej);</li> <li>▪ zwiększenie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami;</li> <li>▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich;</li> <li>▪ rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu;</li> <li>▪ wspierania mniejszych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości</li> <li>▪ rozwój systemu monitoringu stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków</li> </ul>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2020 z dokumentem strategicznym
4	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju	<p>Cel: Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego</p> <p>Cel: Ochrona brzegu morskiego</p> <p>Cel: Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• turystyka morska i przybrzeżna</li> </ul> <p>Cel: Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju</p> <p>Cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej</p> <p>Cel 5: Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ doposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu</li> <li>▪ modernizacja i budowa urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach morskich oraz zapewnienie przyłączy elektryczności przy nabrzeżach portowych</li> <li>▪ rozwój i modernizacja portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów morskich</li> <li>▪ zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych</li> <li>▪ budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych</li> </ul> <p>Zgodność z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dążenie do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich;</li> <li>▪ zmniejszanie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych poprzez zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych;</li> <li>▪ kształtowanie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, poprzez stworzenie operatorom dogodnych warunków do budowy i rozbudowy terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu (wykorzystujących nowoczesne rozwiązania technologiczne), dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność do terminali na terenach portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym;</li> <li>▪ przeciwdziałanie zagrożeniu utraty bezpieczeństwa energetycznego i odpowiedniego reagowania na to zagrożenie poprzez zapewnienie alternatywnych dróg dostaw gazu ziemnego i ropy naftowej na obszar Polski oraz znaczące zwiększenie pojemności magazynów gazu oraz ropy i paliw ropopochodnych.</li> </ul>
5	Krajowa Polityka Miejska 2023,	<p>Cel strategiczny: wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców</p> <p>Cel szczegółowy 4: Poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia (miasto konkurencyjne)</p>	<p>Zgodne z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ modernizacja i rozbudowa infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej);</li> <li>▪ zwiększenie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami;</li> <li>▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich</li> </ul>

**DOKUMENTY SZCZEBŁA WOJEWÓDZKIEGO**

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2020 z dokumentem strategicznym
6	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020	Cel strategiczny Cel 1. Wzmocnienie roli województwa w relacjach międzyregionalnych i transgranicznych Cel 2. Zwiększenie konkurencyjności i efektywności gospodarki Pomorza Zachodniego Cel 3. Integracja obszarów funkcjonalnych oraz ich powiązań w obrębie województwa	Zgodność z celami PRPPM - działania: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dążenie do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich;</li> <li>▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich;</li> <li>▪ zwiększenie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami</li> </ul>
7	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020	Cel strategiczny 1. Nowoczesna gospodarka Cel operacyjny 1.3. Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna Cel strategiczny 3: Atrakcyjna przestrzeń Cele operacyjne: 3.1. Sprawny system transportowy 3.2. Bezpieczeństwo i efektywność energetyczna 3.3. Dobry stan środowiska	Zgodność z celami PRPPM - działania: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rozwój i modernizacja portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów wodnych;</li> <li>▪ zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych;</li> <li>▪ budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych;</li> <li>▪ przeciwdziałanie zagrożeniu utraty bezpieczeństwa energetycznego i odpowiedniego reagowania na to zagrożenie poprzez zapewnienie alternatywnych dróg dostaw gazu ziemnego i ropy naftowej na obszar Polski oraz znaczące zwiększenie pojemności magazynów gazu oraz ropy i paliw ropopochodnych;</li> <li>▪ zmniejszanie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych poprzez zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych;</li> <li>▪ rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu;</li> <li>▪ wspierania mniejszych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości;</li> <li>▪ doposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu;</li> <li>▪ modernizacja i budowa urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach morskich oraz zapewnienie przyłączy elektryczności przy nabrzeżach portowych</li> </ul>
8	Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025	Cel strategiczny 1: wzrost konkurencyjności gospodarki Cel strategiczny 3: wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych Cel strategiczny 4: nowoczesna infrastruktura rozwoju	Zgodność z celami PRPPM - działania: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dążenie do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich;</li> <li>▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich;</li> </ul>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2020 z dokumentem strategicznym
			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, śródlądowej oraz wspieranie rozwoju małych portów;</li> <li>▪ poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie;</li> <li>▪ kształtowanie krajowych i europejskich sieci energetycznych w zakresie przesyłu energii elektrycznej, gazu, ropy naftowej i paliw płynnych</li> </ul>

Źródło: Opracowanie własne.

#### **4.3. Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu**

Zrównoważony rozwój jest jednym z głównych celów uwzględnianych w dokumentach strategicznych na szczeblach międzynarodowym, krajowym oraz wojewódzkim.

Zgodnie z metodyką opisaną w rozdziale 3, z dokumentów obejmujących tematykę ochrony środowiska, opracowanych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym (wykaz zamieszczono w rozdziale 3), wyłoniono cele ochrony środowiska. Następnie, zgodnie z przyjętą metodyką, cele te pogrupowano w tzw. strategiczne cele ochrony środowiska, które stanowiły podstawę odniesienia analiz i prognozowania potencjalnych oddziaływań w ramach oceny strategicznej (kryteria oceny).

Odpowiedź na to, czy i w jakim stopniu uwzględnione zostały cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, znajduje się w rozdziale 7, gdzie zamieszczono wnioski z analizy sposobu realizacji strategicznych celów ochrony środowiska.

## 5. Charakterystyka obszaru objętego potencjalnym oddziaływaniem w kontekście środowiskowym

### 5.1. Położenie administracyjne

Administracyjnie porty wskazane w PRPPM 2020 zlokalizowane są w obrębie trzech województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego. Ze względu na zakres przestrzenny potencjalny obszar oddziaływania obejmuje także wody przybrzeżne znajdujące się w gestii Polski oraz wody przejściowe, strefę brzegową Morza Bałtyckiego, a także tory wodne i trasy żeglugowe oraz trasy dojazdowe do portów. Zasięg przestrzenny PRPPM wynika przede wszystkim z celu oraz ze specyfiki działań wskazanych w Programie (ich skali, rodzaju i skali oddziaływania).

Zakres przestrzenny analiz obejmuje:

- strefę ekonomiczną Rzeczypospolitej Polskiej, morze terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej, morskie wody wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej;
- morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną Republiki Federalnej Niemiec w obrębie Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego;
- Zalew Wiślany w części będącej na terytorium Federacji Rosyjskiej obszar w granicach portów morskich;
- obszary przylegające do portów morskich w strefie oddziaływania;
- obszary chronione w obrębie strefy oddziaływania;
- tereny szlaków transportowych drogowych i kolejowych dochodzących do portów.

Tabela 3 Lokalizacja portów morskich objętych opracowaniem

Nazwa portu	Położenie fizyczno-geograficzne	Położenie administracyjne		Nazwa akwenu
		województwo	gmina	
Gdańsk	położony na odcinku ujściowym Martwej Wisły do Zatoki Gdańskiej, w zachodniej części Mierzei Wiślanej, południowa część leży na Żuławach Wiślanych	pomorskie	Gdańsk	Zatoka Gdańska
Gdynia	położony na Pobrzeżu Gdańskim, we wschodniej części Pobrzeża Kaszubskiego	pomorskie	Gdynia	Zatoka Gdańska
Szczecin	położony nad Odrą, w zachodniej części Pobrzeża Szczecińskiego, w północnej części Doliny Dolnej Odry na Międzyodrzu	zachodniopomorskie	Szczecin	Zalew Szczeciński
Świnoujście	położony nad Zatoką Pomorską, usytuowany nad cieśniną Świną, na wyspach Uznam i Wolin	zachodniopomorskie	Świnoujście	Zalew Szczeciński
Hel	położony w południowej części Mierzei Helskiej, przy wschodnim wybrzeżu Zatoki Puckiej	pomorskie	Hel	Zatoka Gdańska (wody przybrzeżne)
Elbląg	położony na Żuławach Wiślanych, nad rzeką Elbląg	warmińsko-mazurskie	Elbląg	Zalew Wiślany
Kołobrzeg	położony u ujścia rzeki Parsęty, znajduje się w obrębie Wybrzeża Trzebiatowskiego - Równiny Gryfickiej Równiny Białogardzkiej	zachodniopomorskie	Kołobrzeg	Basen Bornholmski

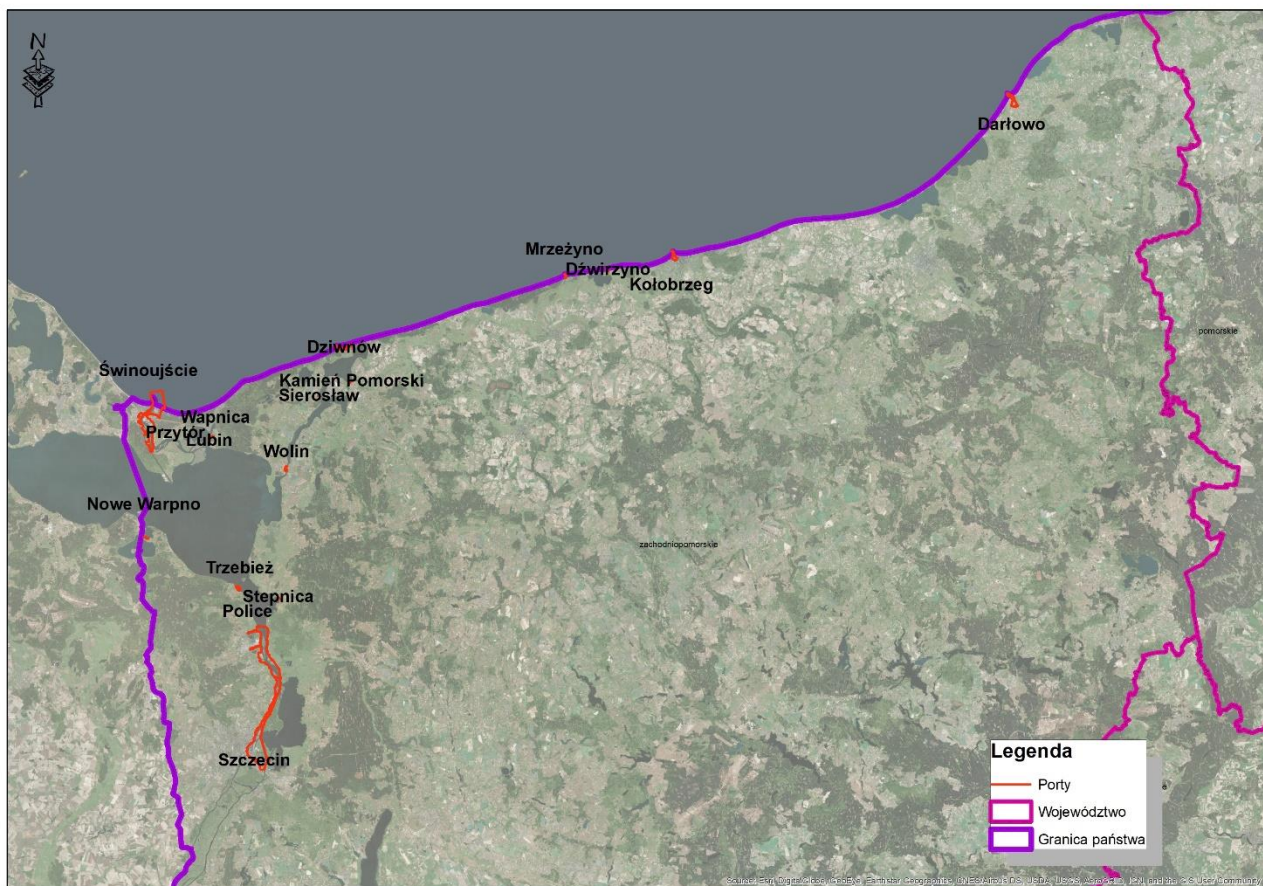
Nazwa portu	Położenie fizyczno-geograficzne	Położenie administracyjne		Nazwa akwenu
		województwo	gmina	
Łeba	położony na Wybrzeżu Słowińskim, usytuowany na odcinku ujściowym rzeki Łeby	pomorskie	Łeba	Bałtyk Właściwy
Police	port morski i rzeczny na Odrze, w Policach, przy torze wodnym Świnoujście–Szczecin, położony w Dolinie Dolnej Odry	zachodniopomorskie	Police Goleniów	Zalew Szczeciński
Stepnica	położony na wschodnim brzegu Zatoki Stepnickiej, tj. części Roztoki Odrzańskiej	zachodniopomorskie	Stepnica	Zalew Szczeciński
Ustka	położony na Wybrzeżu Słowińskim, u ujściu rzeki Słupi do Morza Bałtyckiego	pomorskie	Ustka	Basen Bornholmski
Władysławowo	położony na północnym krańcu Półwyspa Kaszubskiego, w sąsiedztwie Mierzei Helskiej	pomorskie	Władysławowo	Zatoka Gdańska
Dziwnów	położony jest na mierzei pomiędzy cieśniną Dziwną i brzegiem Bałtyku a Zalewem Kamieńskim	zachodniopomorskie	Dziwnów	Zalew Szczeciński
Mrzeżyno	położony u ujścia rzeki Regi do Zatoki Pomorskiej, na Wybrzeżu Trzebiatowskim – w mezoregionie Półwyspa Szczecińskiego	zachodniopomorskie	Trzebiatów	Basen Bornholmski
Przytór	położony w południowo-zachodniej części wyspy Wolin, na kanale łączącym Starą Świnę i jezioro Wicko Wielkie	zachodniopomorskie	Świnoujście	Zalew Szczeciński
Sierosław	położony nad cieśniną Dziwną na wyspie Wolin, przy Zalewie Kamieńskim	zachodniopomorskie	Wolin	Zalew Szczeciński
Wapnica	położony na wyspie Wolin, na wschodnim brzegu jeziora Wicko Wielkie	zachodniopomorskie	Międzyzdroje	Zalew Szczeciński
Dźwirzyno	położony na ujściowym odcinku rzeki Błotnicy, usytuowany nad Zatoką Pomorską	zachodniopomorskie	Kołobrzeg	Basen Bornholmski
Lubin	położony na wyspie Wolin, na wschodnim brzegu jeziora Wicko Wielkie, w północnej zatoce Zalewu Szczecińskiego	zachodniopomorskie	Międzyzdroje	Zalew Szczeciński
Rowy	położony na Wybrzeżu Słowińskim, na rzece Łupawie.	pomorskie	Ustka (wiejska)	Basen Bornholmski
Darłowo	położony na Wybrzeżu Słowińskim oraz Równiny Słupskiej, w ujściu rzeki Wieprzy	zachodniopomorskie	Darłowo	Basen Bornholmski
Frombork	położony na południowym wybrzeżu Zalewu Wiślanego, zwanym Wybrzeżem Staropruskim	warmińsko-mazurskie	Frombork	Zalew Wiślany
Jastarnia	położony na północnym wybrzeżu Zatoki Puckiej na Mierzei Helskiej	pomorskie	Jastarnia	Zatoka Gdańska
Kamień Pomorski	położony nad Zalewem Kamieńskim, będącego częścią cieśniny Dziwny	zachodniopomorskie	Kamień Pomorski	Zalew Szczeciński
Kąty Rybackie	położony w południowo-zachodniej części Mierzei Wiślanej	pomorskie	Sztutowo	Zalew Wiślany
Puck	położony na zachodnim wybrzeżu Zatoki Puckiej na Półwyspie Kaszubskim	pomorskie	Puck	Zatoka Gdańska
Tolkmicko	położony na południowym wybrzeżu Zalewu Wiślanego, na Wybrzeżu Staropruskim	warmińsko-mazurskie	Tolkmicko	Zalew Wiślany
Trzebież	położony na zachodnim brzegu przewężenia łączącego południową część Zalewu Szczecińskiego z Roztoką Odrzańską, w Dolinie Dolnej Odry	zachodniopomorskie	Police	Zalew Szczeciński
Wolin	położony na wschodnim brzegu wyspy Wolin, nad cieśniną Dziwną	zachodniopomorskie	Wolin	Zalew Szczeciński



Nazwa portu	Położenie fizyczno-geograficzne	Położenie administracyjne		Nazwa akwenu
		województwo	gmina	
Krynica Morska	położony w południowej części Mierzei Wiślanej	pomorskie	Krynica Morska	Zalew Wiśłany
Nowa Pasłęka	położony na południowym wybrzeżu Zalewu Wiślanego, tzw. Wybrzeżu Staropruskim	warmińsko-mazurskie	Braniewo	Zalew Wiśłany
Nowe Warpno	położony na południowym brzegu Zatoki Nowowarpieńskiej	zachodniopomorskie	Nowe Warpno	Zalew Szczeciński

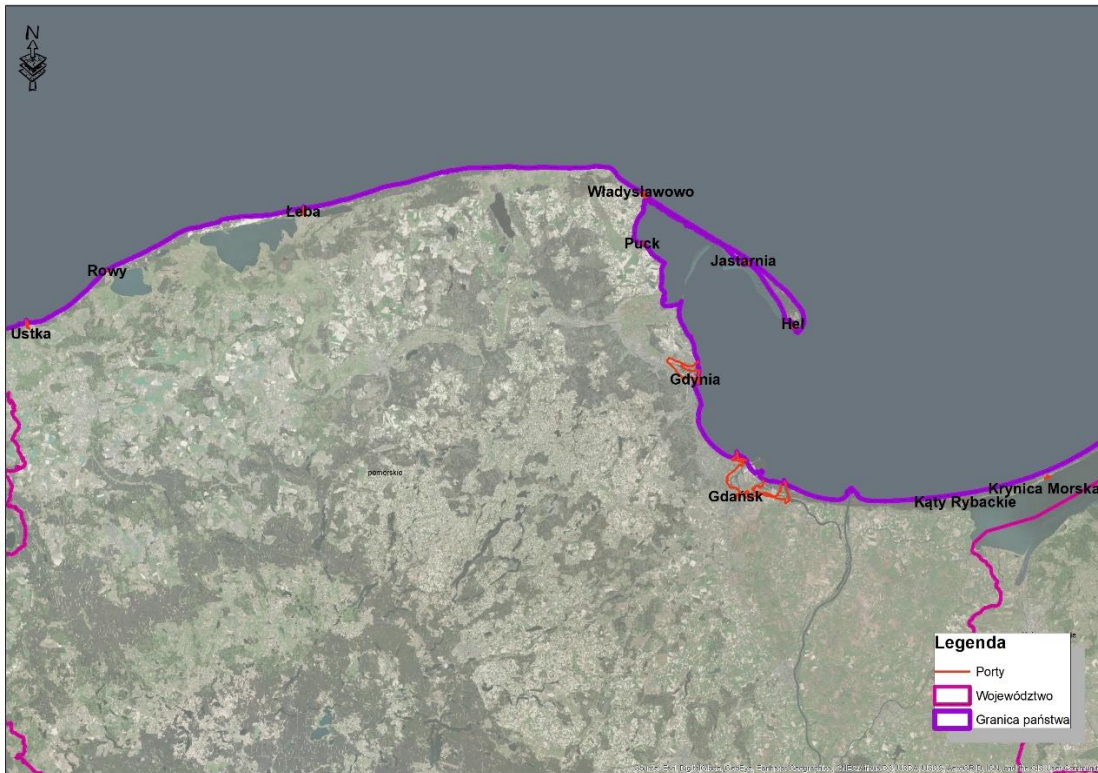
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 3 Porty województwa zachodniopomorskiego

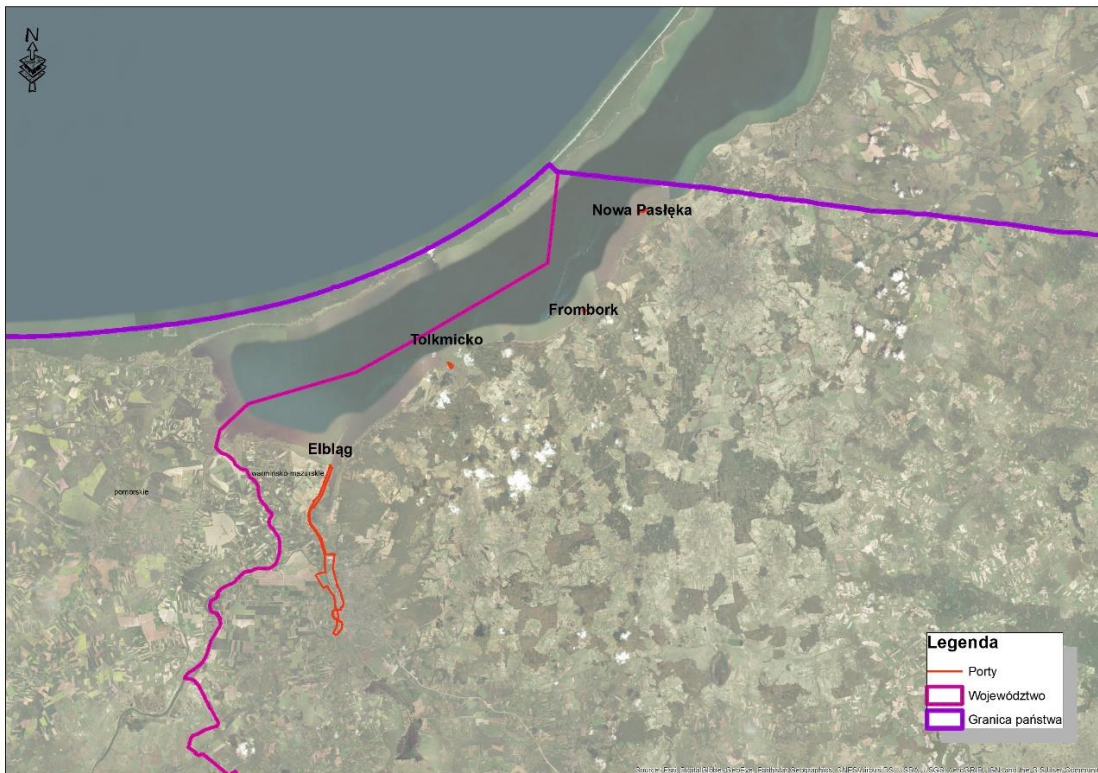




Rysunek 4 Porty województwa pomorskiego



Rysunek 5 Porty województwa warmińsko-mazurskiego



## 5.2. Położenie fizyczno-geograficzne i ukształtowanie terenu

Obszar analiz obejmuje porty morskie zlokalizowane w obrębie polskiego wybrzeża Morza Bałtyckiego, w zasięgu trzech województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego. Zgodnie z podziałem fizycznogeograficznym Kondrackiego obszar rozciągający się od Zatoki Kilońskiej do Zalewu Wiślanego zaliczono do regionu Pobrzeży Południowobałtyckich. Porty morskie usytuowane są w granicach trzech makroregionów: Pobrzeża Szczecińskiego, Pobrzeża Koszalińskiego i Pobrzeża Gdańskiego. Jest to bardzo zróżnicowany morfologicznie i krajobrazowo teren. Obejmuje zarówno krajobrazy akumulacyjne: wydmy, delty, tereny pobagiennie i bagienne, jeziora przybrzeżne, jak i krajobrazy erozyjne: klify nadmorskie, wysoczyzny morenowe, pradoliny, równiny morenowe. Poza obszarami lądowymi analizy obejmują także wody przejściowe i przybrzeżne Morza Bałtyckiego, w tym wody Zalewu Szczecińskiego, Zatoki Pomorskiej, Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego.

Pobrzeże Szczecińskie rozciąga się w północno-zachodniej Polsce wokół Zalewu Szczecińskiego i w strefie brzegowej Zatoki Pomorskiej. W jego obrębie wyróżnia się jedenaście mezoregionów: Uznam i Wolin, Wybrzeże Trzebiatowskie, Równinę Wkrzańską, Dolinę Dolnej Odry, Równinę Goleniowską, Wzniesienia Szczecińskie, Wzgórza Bukowe, Równinę Weltyńską, Równinę Pyrzycko-Stargardzką, Równinę Nowogardzką, Równinę Gryficką.

Pobrzeże Koszalińskie znajduje się pomiędzy doliną dolnej Parsęty a przylądkiem Rozewie, zajmuje powierzchnię ok. 6,5 tys. km<sup>2</sup>, swym zasięgiem obejmuje sześć mezoregionów: Wybrzeże Słowińskie, Równinę Białogardzką, Równinę Sławieńską, Wysoczyznę Damnicką, Wysoczyznę Żarnowiecką oraz pradolinę Łeby i Redy.

Pobrzeże Gdańskie to makroregion obejmujący ok. 4,5 tys. km<sup>2</sup> i rozciągający się od przylądka Rozewie wzdłuż Zatoki Gdańskiej do półwyspu Sambii na wschodzie. Pobrzeże Gdańskie dzieli się na siedem mezoregionów: Pobrzeże Kaszubskie, Mierzeję Helską, Mierzeję Wiślaną, Żuławy Wiślane, Wysoczyznę Elbląską, Równinę Warmińską i Wybrzeże Staropruskie.

Zalew Szczeciński od Bałtyku oddzielony jest wyspami Uznam i Wolin. Jego długość wynosi 55 km, a szerokość 22 km. Powierzchnia wynosi 687 km<sup>2</sup>, z czego polska część stanowi 410 km<sup>2</sup>. Z morzem Bałtyckim łączy się poprzez 3 cieśniny: Pianę, Świnę oraz Dziwnę. Granica państwowa pomiędzy Niemcami i Polską przebiega z północy na południe i dzieli akwen na dwie części: zachodnią - Mały Zalew i wschodnią - Wielki Zalew. Na polskiej części Zalewu przebiega tor wodny prowadzący ze Świnoujścia do Szczecina. Przeciętne głębokości stale pogłębianego toru wynoszą około 10 ÷ 11 m, a jego długość w obrębie Zalewu to 20 km.

Zatoka Pomorska stanowi część estuarium Odry, rozciąga się od wyspy Rugia do latarni morskiej Gąski (ok. 20 km na wschód od Kołobrzegu), przebiegają przez nią tory nawigacyjne prowadzące do dużego zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, a także do mniejszych portów Pobrzeża Szczecińskiego i Pobrzeża Słowińskiego<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> RZGW Szczecin, <http://www.rzgw.szczecin.pl/morze-i-morskie-wody>

### **5.3. Zasoby naturalne i gleby**

#### **Morze Bałtyckie**

Zasoby naturalne Bałtyku to przede wszystkim gaz ziemny, ropa naftowa, bursztyn, minerały ciężkie oraz kruszywa (żwir, piaski), ale również żywe zasoby naturalne jakimi są ryby.

Gaz ziemny i ropa naftowa występują wzdłuż południowo-wschodnich wybrzeży Morza Bałtyckiego, na głębokościach od 2 do 6 km. Najbardziej obiecujące złoża ropy znajdują się w polskiej strefie ekonomicznej - na północ od Rozewia. Na terenie polskiej strefy ekonomicznej znaleziono 4 złoża gazu ziemnego. Ich potencjał wynosi od 7,5 do 10 mld m<sup>3</sup>. Na terenie, Ławicy Słupskiej, Południowej Ławicy Środkowej i Zatoki Koszalińskiej znajdują się złoża materiałów budowlanych, takich jak: głązy, żwiry, otoczaki i piaski. Obecnie trwają przygotowania do podjęcia eksploatacji przemysłowej materiałów budowlanych na ławicy Słupskiej.

Główne złoża bursztynu znajdują się wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku, na terenach od Chłapowa do Półwyspu Sambijskiego (ok. 200 km<sup>2</sup>).

Minerały ciężkie (magnetyt, rutil, cyrkon, granat) występują w postaci złóż rozsypiskowych o niewielkiej powierzchni i małej miąższości wzdłuż południowego wybrzeża Bałtyku. Na obszarze Morza Bałtyckiego znajduje się też ok. 100 mln ton koncentracji żelazowo-manganowych. Złoża te ze względu na pozyskiwanie surowców ze złóż lądowych nie są eksploatowane.

Do podstawowych gatunków poławianych w Bałtyku należą: śledź, dorsz, makrela i szprot, jak również płastugi oraz ryby wędrownie (troć, łosoś, węgorz).

#### **Województwo zachodniopomorskie**

W regionie występują naturalne surowce energetyczne (gaz ziemny, ropa naftowa), surowce metaliczne (syderytowe rudy żelaza), surowce skalne (wapienie i margle, kreda jeziorna, surowce ilaste i piaski kwarcowe), a także surowce lecznicze (torfy borowinowe, wody termalne i solanki).

Gleby województwa zachodniopomorskiego charakteryzują się dużym zróżnicowaniem typologicznym, różną wartością bonitacyjną, jak i przydatnością glebowo-rolniczą. Pod względem ogólnej jakości użytkowej zdecydowanie przeważają gleby średniej wartości (klasy IVa i IVb), które zajmują 50,8% powierzchni wszystkich gruntów ornych. Drugą co do wielkości grupę stanowią gleby słabe i bardzo słabe (klasy V i VI) - zajmują 25,1% powierzchni gruntów ornych. Najmniej jest gleb dobrych (klasy II, III a i III b), które zajmują 24,1% powierzchni gruntów ornych.

#### **Województwo pomorskie**

Potencjał surowcowy województwa pomorskiego jest niewielki. Dominują surowce związane z polodowcowymi czwartorzędowymi osadami.

Najpowszechniejszymi surowcami są piaski, żwiry, iły oraz kreda jeziorna i torfy. Złoża piasków, iłów i żwirów występują powszechnie na terenie niemal całego województwa, poza obszarami Żuław Wiślanych i szerokich den pradolin. Kruszywo naturalne, wydobywane jest na terenie ponad 40 gmin. Najwięcej złóż eksploatowanych jest na terenie gminy Kościerzyna oraz w gminach: Trąbki Wielkie, Pszczółki i Szemud.

Z innych kopalin pospolitych, w sześciu gminach (Główczyce, Wicko, Kołczygłowy, Potęgowo, Ryjewo oraz Somonino) eksploatowane są złoża torfu i pojedyncze złoża surowców ilastych ceramiki budowlanej, itów do produkcji kruszywa lekkiego, piasku kwarcowego oraz kredy jeziornej.

Na terenie województwa pomorskiego występują po cztery złoża gazu ziemnego i ropy naftowej położone na terenie gminy Krokowa.

Złoża wód leczniczych eksploatowane są w Sopocie i Uście.

W pasie wybrzeża znajduje się wiele nieeksploatowanych złóż soli kamiennej („Łeba”, „Mechelinki” i „Zatoka Pucka”) oraz soli potasowo-magnezowych („Chłapowo”, „Mieroszyno”, „Swarzewo”, „Zdrada”).

W osadach trzeciorzędowych, w strefie brzegowej, występują liczne nagromadzenia bursztynu, natomiast udokumentowane geologicznie zostały jedynie dwa złoża – w Możdżanowie koło Słupska i Wiślince koło Gdańska.

Warunki glebowe na obszarze województwa pomorskiego są ściśle uwarunkowane geologiczną przeszłością Pomorza. Cechuje je duże zróżnicowanie – występują pasy obszarów o zmiennych cechach i warunkach gospodarowania: od strefy brzegowej morza, przez pas pobrzeża, środkowy morenowy pas pojezierny, po pojezierny pas równin sandrowych. Odzwierciedleniem średniej przydatności gleb w województwie pomorskim dla upraw rolnych jest udział użytków rolnych w klasach bonitacyjnych lub kompleksach glebowo-rolniczych. Jedynie około 5 % gleb zaliczanych jest do najlepszych i bardzo dobrych (kl. I i II), 61 % – do gleb dobrych i średnich (kl. III i IV), 33 % – do gleb słabych i bardzo słabych (kl. V i VI).

### **Województwo warmińsko-mazurskie**

W województwie warmińsko-mazurskim znajduje się wiele kopalin budowlanych: kruszywo naturalne, piaski kwarcowe wykorzystywane do produkcji cegły wapienno-piaskowej i betonów komórkowych, surowce ilaste stosowane w produkcji ceramiki budowlanej i kruszywa lekkiego. W regionie występują także kopaliny znajdujące zastosowanie w rolnictwie (kreda jeziorna i torf), w lecznictwie (borowina) czy też w energetyce (gaz łupkowy).

Gleby są mocno zróżnicowane – od zwięzłych i zlewnych czarnych ziem w rejonie Kętrzyna oraz gleb brunatnych na Nizinie Sępopolskiej i mad w okolicach Elbląga do lekkich piaszczystych na południu województwa.

### **Jakość gleb i osadów dennych**

Ze wstępnej oceny środowiska wód morskich wykonanej przez GIOŚ wynika, że osady dennie w obrębie podakwenów: 38A, 38, 36, 27 są zanieczyszczone metalami ciężkimi Cd, Hg, Pb (stężenia metali ciężkich mieszczą się w klasie subGES). Dla pozostałych podakwenów osady nie są zanieczyszczone (stężenia metali ciężkich mieszczą się w klasie GES).

W dorzeczu Odry w okresie 2010-2017 przebadano łącznie 896 próbek osadów dennych. Z czego 95 próbek osadów dennych ocenionych zostało jako osady silnie zanieczyszczone (10,60%), osady zanieczyszczone stanowiły 15,74 % (141 próbek), osady miernie zanieczyszczone 38,39% (344 próbki), a osady



niezanieczyszczone 35,27% (316 próbek). Z badań WIOŚ wynika, że w województwie zachodniopomorskim, w 2016 roku zawartość większości metali ciężkich w badanych w osadach rzek utrzymywała się na niskim poziomie i odpowiadała wartościom charakterystycznym dla osadów niezanieczyszczonych metalami (w I klasie). Podwyższone stężenia metali i mierne zanieczyszczenie metalami (II klasa) stwierdzono w osadach: Odry w Krajniku Dolnym (arsen, bar, chrom, rtęć, stront/wapń), Parsęty w Kołobrzegu (bar, kobalt, chrom, miedź, ołów, cynk), Iny w Stargardzie (bar, kobalt, miedź), Odry w Osinowie (arsen), Płoni w Szczecinie – Dąbiu (miedź), Rurzyca w Nawodnej (rtęć), Wieprzy w Starym Krakowie i Tywy (kobalt). Zanieczyszczenie metalami (III klasa) stwierdzono w osadach Odry w Gryfinie (rtęć), gdzie odnotowano także mierne zanieczyszczenie (II klasa) innymi metalami (arsen, bar, kadm, kobalt, chrom, miedź, ołów, cynk) oraz w osadach Regi w Mrzeżynie (rtęć), gdzie także wystąpiło mierne zanieczyszczenie (bar, kobalt, miedź, stront/wapń). Silne zanieczyszczenie metalami (osady pozaklasowe) odnotowano w przypadku Dzierżęcinki w Koszalinie (rtęć), gdzie stwierdzono też mierne zanieczyszczenie (II klasa) innymi metalami (arsen, bar, chrom, miedź, ołów, cynk) oraz Odry w Siadle Dolnym (ołów), gdzie także wystąpiło mierne zanieczyszczenie (bar, cynk).

W dorzeczu Wisły w okresie 2010-2017 przebadano łącznie 1260 próbek osadów dennych, w tym 79 próbek osadów ocenionych zostało jako osady silnie zanieczyszczone (6,27%), osady zanieczyszczone stanowiły 8,33 % (105 próbek), osady mierne zanieczyszczone 34,44 % (434 próbki), a osady niezanieczyszczone 50,95 % (642 próbki).

Pomiar czystości osadów dennych w porcie Gdynia, w roku 2013 (w pasie 50 m i do głębokości 1,5 m w obrębie wszystkich eksploatowanych nabrzeży), wykazał przekroczenie stężenia metali ciężkich i WWA przy Nabrzeżu Węgierskim. Przy pozostałych nabrzeżach nie stwierdzono żadnych przekroczeń. W regionie kłapowiska portu Gdynia, gdzie odkładana jest znaczna część urobku z pogłębiania akwenów portowych stwierdzono niewielki wzrost w stosunku do poprzednich lat stężeń: As, Hg, WWA oraz PCB. Badane substancje w powierzchniowej warstwie osadów nie przekraczały dopuszczalnych norm, występowały na niskim poziomie nie przekraczając wartości typowych dla badanego obszaru Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej.

#### **5.4. Ludność, zagospodarowanie terenu i gospodarka**

Duże porty morskie (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) determinują charakter miast, na terenie których są zlokalizowane. W przypadku Gdyni port stał się podstawą do lokalizacji miasta. Porty i ich zaplecze stanowią przeważnie główne centra rozwoju miast.

Porty morskie znajdują się na terenie wszystkich trzech województw mających bezpośredni dostęp do morza. Województwa te są zróżnicowane pod względem poziomu rozwoju, zaludnienia, struktury gospodarczej, poziomu zagospodarowania przestrzennego, poziomu bezrobocia, wykształcenia oraz zaangażowania społecznego. W obszarze tym wyraźnie można wyróżnić obszary aglomeracji szczecińskiej i trójmiejskiej dążące do pozycji obszarów metropolitalnych, które są lokomotywami rozwoju tego regionu.

## **Województwo zachodniopomorskie**

Zgodnie z podziałem wg. HELCOM COREST BD 2/2011 do województwa zachodniopomorskiego przylegają podakweny: 36 – Wody otwarte Basenu Bornholmskiego, 38 – Polskie wody przybrzeżne Basenu Bornholmskiego, 38A – Polska część Zalewu Szczecińskiego.

Główne porty województwa zachodniopomorskiego to: Szczecin, Świnoujście, Police i Kołobrzeg (Rysunek 3). Największym portem, a zarazem największym ośrodkiem miejskim województwa jest Szczecin - główny ośrodek administracyjny, gospodarczy i kulturalny regionu. Pozostałe większe ośrodki miejskie będące jednocześnie portami to: Kołobrzeg, Świnoujście i Police. W województwie zachodniopomorskim przecinają się międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe w układzie północ – południe i wschód – zachód. Aglomeracja szczecińska jest węzłem, w którym krzyżują się drogowe, kolejowe, wodne i lotnicze powiązania komunikacyjne. W oparciu o nie dokonuje się tranzyt towarów pomiędzy południem Europy i krajami basenu Morza Bałtyckiego. Lokalizacja na południowo-zachodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego jest potencjałem i perspektywą rozwoju dla województwa.

Przetwórstwo przemysłowe województwa zachodniopomorskiego opiera się na energetyce, przemyśle chemicznym, stoczniowym, drzewnym i meblarskim, budownictwie oraz produkcji rolno-spożywczej, w tym rybołówstwie. Bardzo duże znaczenie dla gospodarki regionu i kraju ma Terminal LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu oraz planowane stałe połączenie pomiędzy wyspami Uznam i Wolin.

Znaczenie turystyki dla gospodarki województwa zachodniopomorskiego wynika z bardzo dużego bogactwa jego walorów naturalnych w połączeniu z największą w kraju i zróżnicowaną bazą noclegową oraz dobrą dostępnością dla turystów, szczególnie z zagranicy. Atutem województwa jest mnogość i zróżnicowanie atrakcyjnych akwenów i terenów sąsiadujących z nimi. Jeziora zachodniej części Pojezierza Pomorskiego, delta Odry, Zalew Szczeciński i wody Morza Bałtyckiego, w tym głównie Zatoka Pomorska, tworzą unikalne warunki do uprawiania turystyki, szczególnie sportów wodnych. Walorami województwa są także duże obszary leśne, tereny chronione, zabytki architektury oraz duży potencjał uzdrowiskowy i wypoczynkowy typu SPA.

## **Województwo pomorskie**

Zgodnie z podziałem wg. HELCOM COREST BD 2/2011 do województwa pomorskiego przylegają następujące podakweny: 27 – Wody otwarte wschodniej części Bałtyku Właściwego, 33 – Wody otwarte Zatoki Gdańskiej, 35 – Polskie Wody Przybrzeżne Zatoki Gdańskiej, 35A – Polska część Zalewu Wiślanego, 62 – Polskie wody przybrzeżne wschodniej części Bałtyku Właściwego.

Województwo pomorskie to ósme pod względem powierzchni w kraju województwo, z takimi głównymi ośrodkami jak Gdańsk – stolica województwa, Gdynia, Sopot i Słupsk (Rysunek 4). W województwie przecinają się międzynarodowe i krajowe szlaki transportowe w układzie północ – południe i wschód – zachód. Gdańsk jest ważnym węzłem, w którym krzyżują się drogowe, kolejowe, wodne i lotnicze powiązania komunikacyjne. Dzięki portom gdańskim i gdyńskim dokonuje się tranzyt towarów pomiędzy południem Europy i krajami basenu Morza Bałtyckiego.

Nadmorskie położenie stwarza dla regionu szereg szans związanych z gospodarczym wykorzystaniem zasobów morza, a także współpracą w regionie bałtyckim w ramach powiązań gospodarczych. Jak wskazano w wojewódzkiej strategii, dzięki swojej lokalizacji cechuje je duża liczba międzynarodowych powiązań gospodarczych, dzięki czemu jest jednym z większych eksporterów usług i towarów w relacji do PKB.

Województwo pomorskie cechuje wysoka aktywność gospodarcza mieszkańców. Wskaźnik zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON na 10 tys. ludności daje województwu czwarte miejsce w kraju. Największa koncentracja przedsiębiorstw występuje w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta, na terenach gmin leżących wokół większych miast oraz sezonowo w pasie nadmorskim. Gospodarka regionu, ukierunkowana jest na usługi. Do branż szczególnie rozwiniętych w województwie zalicza się gospodarkę: petrochemiczną, elektromaszynową, drzewno-meblarską, spożywczą, turystyczną oraz oczywiście morską.

Pomorskie charakteryzuje się unikatowym środowiskiem przyrodniczym i walorami krajobrazowymi. Różnorodność kulturowa, wynikająca z tożsamości regionalnej i lokalnej Kaszub, Kociewia, Powiśla, Żuław oraz tradycji morskich i historycznych, powoduje, iż dziedzictwo to traktowane jest jako istotny czynnik rozwoju lokalnego.

### **Województwo warmińsko-mazurskie**

Zgodnie z podziałem wg. HELCOM COREST BD 2/2011 do województwa warmińsko-mazurskiego przylega jeden podakwen: 35A – Polska część Zalewu Wiślanego.

W regionie istnieją dwa duże zwarte obszary o wysokim potencjale rozwojowym. Pierwszy z nich, to obszar aglomeracji Olsztyna obejmujący miasto Olsztyn (miasto wojewódzkie), wszystkie gminy z nim graniczące oraz nieco oddalone od Olsztyna dwie gminy miejsko-wiejskie: Olsztynek i Nidzicę. Drugi obszar stanowi strefa oddziaływania Elbląga, przy czym nie obejmuje ona wszystkich sąsiadujących gmin. Jej kształt pokrywa się z głównymi ciągami komunikacyjnymi (droga nr 7 oraz biegnąca w kierunku granicy z Rosją droga ekspresowa nr 22). Województwo warmińsko-mazurskie to czwarte pod względem powierzchni województwo w kraju.

Region, ze względu na swoje specyficzne położenie, dysponuje wszelkimi rodzajami transportu, od drogowego, poprzez kolejowy, lotniczy, żeglugę śródlądową i żeglugę morską. W pobliżu zachodniej części województwa przebiega autostrada A1, przez jego zachodnie obszary droga ekspresowa nr 7, zaś w północnej części przebiega droga ekspresowa nr 22. W sąsiedztwie województwa znajduje się duży port morski w Gdańsku, a potencjał komunikacyjny uzupełnia międzynarodowa droga wodna E70. Warmia i Mazury są regionem, który może i powinien wykorzystywać swoje specyficzne położenie w obszarze Morza Bałtyckiego, w sąsiedztwie z Federacją Rosyjską oraz w pobliżu rynków wschodnich UE oraz takich krajów jak Białoruś i Ukraina. Porty morskie na terenie województwa funkcjonują nad Zalewem Wiślanym. Są to: Elbląg, Frombork, Nowa Pasłęka i Tolkmicko oraz 4 przystanie. Porty we Fromborku, Tolkmicku oraz – po stronie pomorskiej – w Krynicy Morskiej pełnią funkcje portów pasażerskich, eksploatowanych głównie turystycznie (Rysunek 5).

Funkcje transportowe pełni tylko Port Morski w Elblągu (jedyne port morski towarowy w województwie). Po latach zastoju, odbudowuje wzrost liczby przeladunków.

Region osiągnął wysoki poziom specjalizacji w branżach: produkcja mebli, produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych, produkcja artykułów spożywczych oraz produkcja z drewna, korka i wikliny. Województwo oferuje dogodne warunki dla rozwoju rybołówstwa, jednak ulegają one zdecydowanemu pogorszeniu w wyniku intensywnych połowów ryb dokonywanych przez gospodarstwa rybackie. W regionie rozwinęły się firmy, które bazują na zasobach wodnych. Ważną grupę stanowią producenci jachtów, łodzi, a także zakłady zajmujące się ich naprawą i konserwacją.

Warmia i Mazury należą do jednego z najchętniej odwiedzanych przez turystów regionów w Polsce. Szczególnym zainteresowaniem turystów cieszą się gminy oferujące możliwości uprawiania turystyki wodnej.

## **5.5. Obszary i obiekty cenne przyrodniczo, w tym korytarze ekologiczne**

### **5.5.1. Różnorodność biologiczna strefy wód morskich**

Bałtyk jest morzem płytkim, którego dno prawie w całości stanowi szelf kontynentalny. Strefa litoralu ma ograniczony zasięg, ze względu na niewielkie różnice poziomów wody. Ze względu na zanieczyszczenia wód Bałtyku światło dociera na głębokość 25-50 m, choć są też strefy, gdzie przezroczystość wody to tylko kilka metrów. Ponadto obserwuje się zjawisko halokliny, powodujące, że leżące pod nią bardziej słone i cięższe wody są bardzo rzadko odnawiane, wobec czego niska zawartość w nich tlenu ogranicza, a nawet eliminuje życie biologiczne.

Toń wodna stanowi jednorodne środowisko pod względem warunków fizykochemicznych. Zasiadlana jest przez fito- i zooplankton, bakterioplankton (tlenowy i beztlenowy w najgłębszych rejonach) oraz przede wszystkim ryby i znacznie mniej liczne ssaki morskie.

Stefa przybrzeżna jest w Bałtyku bogatsza w gatunki, ze względu na większe zróżnicowania warunków abiotycznych, jak głębokość, kształt linii brzegowe, substrat dna, dopływy rzek. Na polski wybrzeżu Bałtyku dominuje dno o substracie piaszczystym, co nie sprzyja rozwojowi roślinności osiadłej. Wśród makrozoobentosu przeważają drobne zwierzęta zagrzebujące się w osadzie.

#### **Fitoplankton**

Fitoplankton Morza Bałtyckiego tworzą głównie okrzemki i bruzdnice, a w ostatnich latach coraz większe liczebności i biomasy osiągają cyjanobakterie (sinice). W Bałtyku stwierdzono obecność ponad 700 gatunków organizmów tworzących fitoplankton.

#### **Zooplankton**

Zooplankton Bałtyku jest stosunkowo ubogi w taksony. Tworzą go głównie skorupiaki, wrotki, stadia larwalne ryb, wieloszczetów i mięczaków oraz pierwotniaki. Makrozooplankton tworzą jamochłony - chełbia modra i bełtwa (w wodach chłodnych i bardziej zasolonych) oraz szczeponogi i larwy ryb. Znacznie liczniejszy taksonomicznie jest mezozooplankton, natomiast organizmy zaliczane do mikrozooplanktonu praktycznie nie występują.



## **Fitobentos**

Zasięg występowania roślinności dennej w Bałtyku jest ograniczony i modyfikowany słabą przezroczystością wody. Morskie rośliny kwiatowe występujące w Bałtyku należą do rodziny rdestnicowatych. Są to: kilka gatunków rdestnicy, zostera morska, zmętnica i rupia. Dobrze prześwietloną strefę zasiedlają zielenice reprezentowane przez kilka gatunków krzaczkowatej gałęzatkki, wstęgowatej taśmy i liściokształtnej sałaty morskiej. Najważniejszą bałtycką brunatnicą jest morszczyń, o stale zmniejszającym się zasięgu występowania. W Bałtyku występuje kilkanaście gatunków krasnorostów, wśród których najczęstsze to rurecznice, rozróżki, kraśnice.

## **Zoobentos**

Zoobentos związany jest głównie z strefą płytkowodną, gdzie zapewniona jest odpowiednia dostępność tlenu. Większości przedstawicieli makrozoobentosu to organizmy żywiące się materią organiczną filtrując wodę lub żerując w osadach dennych. Odgrywają zatem ważną rolę w oczyszczaniu wody oraz osadu. Makrozoobentos Bałtyku tworzą głównie małże (kilka gatunków), skorupiaki (kilkanaście gatunków), ślimaki (ok. 40 gatunków), wieloszczety (ok. 20 gatunków), skąposzczety. Wielkość biomasy makrozoobentosu na obszarze Bałtyku generalnie obniża się z zachodu na wschód i z południa na północ.

## **Ryby**

Bałtyk nie jest morzem obfitującym w różnorodność gatunków ryb. W południowym Bałtyku występuje 26 gatunków typowo morskich, z których gatunki mające znaczenie użytkowe to: śledź, szprot, dorsz, stornia oraz gatunki wędrowne – łosoś, troć i węgorz. Bałtyk cechuje się stosunkowo stabilnym składem gatunkowym ichtiofauny. Nowym składnikiem jest babka bycza, która przybyła prawdopodobnie z wodami balastowymi i odnalazła tu sprzyjające warunki siedliskowe.

Ryby nieużytkowe zasiedlają głównie strefę przybrzeżną. W rejonach ujść rzek oraz w zalewach o wodach słonawych pojawiają się gatunki słodkowodne, ważne dla lokalnego rybołówstwa. Skład gatunkowy ichtiofauny strefy przybrzeżnej jest determinowany w głównej mierze poziomem zasolenia wody, jak również jej temperaturą.

## **Ssaki**

W Morzu Bałtyckim żyją tylko cztery gatunki ssaków morskich: foka szara, foka obrączkowana i foka pospolita oraz jedyny przedstawiciel rodziny delfinów – morświn. Foka obrączkowana i foka szara zamieszkują północne rejony Bałtyku, na polskim wybrzeżu pojawiają się sporadycznie. Foka pospolita i morświn zamieszkują cieplejsze rejony, głównie Kattegat i Morze Bełtów.

Najbardziej zróżnicowane i bogate gatunkowo siedliska to wody przejściowe – zalewy, zatoki, ujścia rzeczne i częściowo wody przybrzeżne w zasięgu wód lądowych. W Prognozie oddziaływania na środowisko Krajowego Programu Ochrony Wód Morskich wskazano szczególnie na Zatokę Pucką, Ławicę Słupska i rejon przybrzeżny od Stilo do Ustki:

- W Zatoce Puckiej występowały podwodne łąki trawy morskiej, które na skutek działalności ludzkiej zostały znacznie zniszczone (ostatnio obserwuje się powolny proces ich odtwarzania). Poza łąkami

trawy morskiej, cenne dla Zatoki Puckiej są skupiska ramienic oraz rejon rezerwatu ptaków w części lądowej ujścia Redy;

- Ławica Słupska - najcenniejsze jest siedlisko mieszane, charakteryzujące się osadem piaszczystym i kamieniami, które porastają skupiska krasnorostów. Drugim typem siedliska jest typem piaszczysto-mieszanym ze zbiorowiskami kamieni, gdzie występują omulek i pąkle. Trzeci typ siedliska to piaski z mieszanym osadem, występujące głównie w południowej części Ławicy, zasiedlane głównie przez skorupiaki;
- Na odcinku wybrzeża od Stilo do Ustki występują dwa rodzaje siedlisk. W części zachodniej w osadach piaszczystych zamieszkują skorupiaki, zaś we wschodniej, gdzie wśród osadów znajdują się również kamienie, osiedliły się na nich krasnorosty.

Raporty HELCOM wskazują na znaczną wrażliwość ekosystemu Morza Bałtyckiego na presje pochodzące z zewnątrz, gdyż funkcjonowanie ekosystemu i interakcje ekologiczne oparte jest na relatywnie niewielkiej liczbie gatunków.

#### **5.5.2. Różnorodność biologiczna strefy wybrzeża**

##### **Wybrzeże wydmore**

Wybrzeże wydmore utworzone zostało w wyniku procesów akumulacji materiału piaszczystego. Tworzy je sekwencja wałów porośniętych roślinnością w różnych fazach sukcesji. Najstarszą formą są wydmy brunatne porośnięte borem sosnowym. Kolejne są wydmy szare, które pokrywają murawy napiaskowe. Najmłodszą formą jest wydma biała (przednia), porośnięta pionierskimi trawami. Inicjalne stadia wydm występują bardzo rzadko. Jak podano w Prognozie oddziaływania na środowisko KPOWM, tylko 15% długości wybrzeży wydmorewych to odcinki akumulacyjne, gdzie rozrastają się wały wydmore, a 35% długości stanowią odcinki erozyjne, gdzie wydmy znajdują się w fazie recesji. Zaburzenie naturalnego składu gatunkowego zbiorowisk porastających wydmy powoduje obecność obcych gatunków – róży pomarszczonej i wierzb.

##### **Wybrzeże klifowe**

Różnorodność siedlisk występujących na wybrzeżu klifowym jest związana z rodzajem podłoża geologicznego. Na klifach gliniastych, jako pionierskie siedlisko, rozwijają się kępy z podbiałem, ostrożniem oraz skrzypem, które w kolejnych stadiach sukcesji utrwalane są krzewami rokitnika, róży, jarzębiny. Na ustabilizowanych klifach gliniastych występują buczyny: żyzna lub kwaśna. Na klifach z wysiękami wód gruntowych pojawia się łąg wiązowo-jesionowy. Tam, gdzie w górnej warstwie występują piaski eoliczne, pojawiają się murawy napiaskowe lub bór sosnowy.

Na klifach zbudowanych z piasku pionierskim zbiorowiskiem jest murawa naklifowa z przelotem. Podczas stabilizacji, pojawia się murawa napiaskowa i w końcu bór sosnowy. Na klifach o mieszanej budowie geologicznej, występują płaty powyższych zbiorowisk.

## **Wybrzeże niskie**

Wzdłuż brzegów rzek uchodzących do morza, na brzegach jezior przymorskich oraz zatok i zalewów, na podłożu pochodzenia organicznego, występują zbiorowiska situ i szuwarów. Najbardziej pospolity na polskim wybrzeżu jest szuwar trzcinowy. Zbiorowisko to jest miejscem gniazdowania i chronienia się licznych gatunków ptaków wodnych.

## **Świat zwierząt**

Wśród ssaków lądowych na polskim wybrzeżu można spotkać dziki, jelenie, sarny, łosie. Spotykane też są ślady wilków. Z mniejszych gatunków występują bobry, lisy, zające.

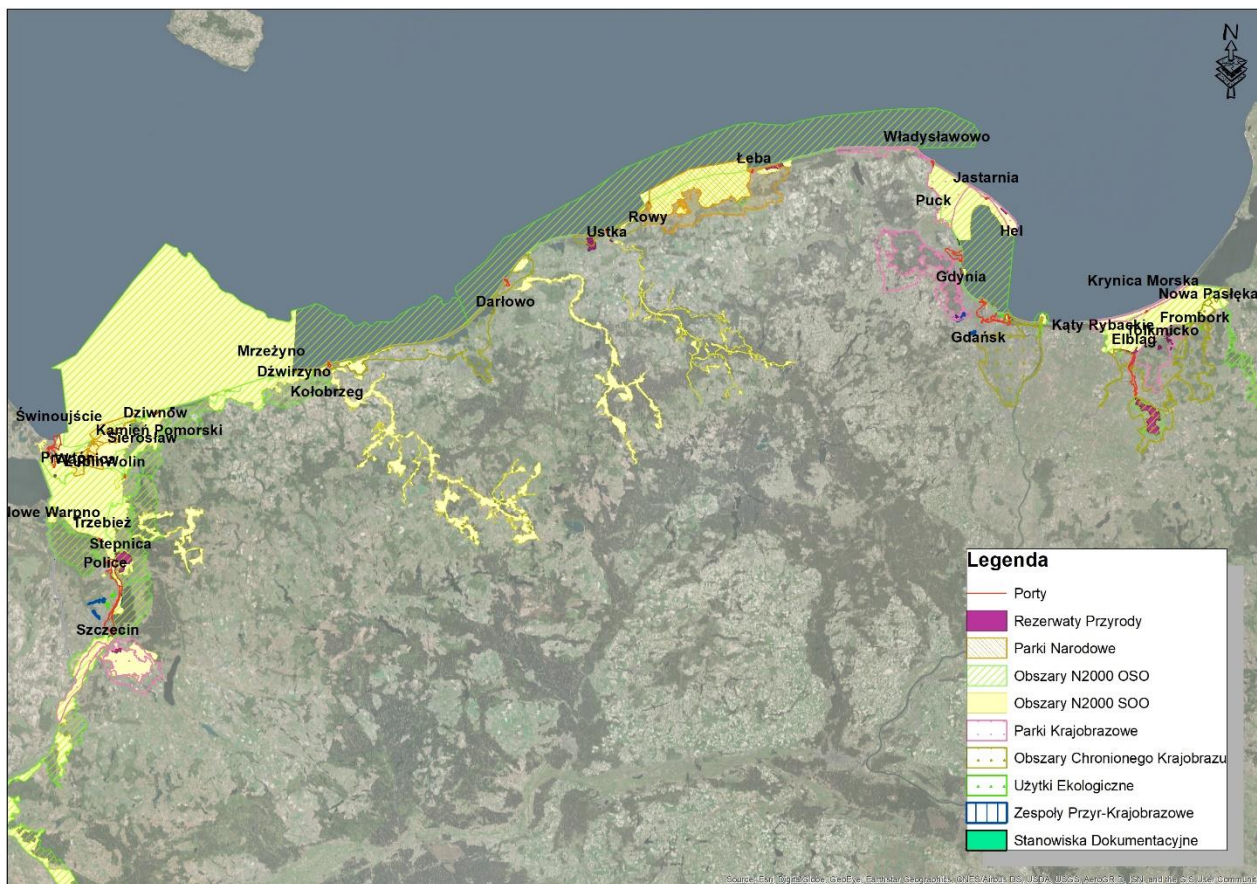
Na wydmach i klifach mogą występować dogodne siedliska dla bytowania gadów - jaszczurki zwinki, żmji zygzakowatej, padalca zwyczajnego.

Wybrzeże Morza Bałtyckiego zamieszkuje ponad 30 gatunków ptaków wodnych: alka krzywonosa, nurnik białoskrzydły, nurzyk podbiały, kaczki - edredon, czernica, ogorzałka, lodówka, markaczka, uhla, bernikla białolica, tracze - szlachar, bielacek, rybitwa popielata, r. zwyczajna, r. wielkodzioba, r. czubata, mewa srebrzysta, m. żółtonoga, m. siodłata, m. pospolita, śmieszka, krwawodziób, brodziec piskliwy, biegus zmienny, nur rdzawoszyi, n. czarnoszyi, perkoz rogaty, kormoran czarny.

Na południowym Bałtyku znajdują się najważniejsze zimowiska ptaków morskich przybywających z terenów arktycznych. Największe z nich to: płytkie zatoki i estuaria zachodnich wybrzeży Polski i wschodnich Niemiec, gdzie zimuje ok. 1 mln ptaków (głównie bielacek, ogorzałka, czernica) oraz płytkie wody Zatoki Pomorskiej pomiędzy Niemcami a Polska, gdzie zimuje ok. 1,3 mln ptaków (głównie uhla, perkoz rogaty, lodówka, nurnik białoskrzydły).

Za względu na unikatowość siedlisk nadmorskich polskie wybrzeże stanowi strefę objętą licznymi i różnorodnymi formami ochrony przyrody, co ilustruje Rysunek 6.

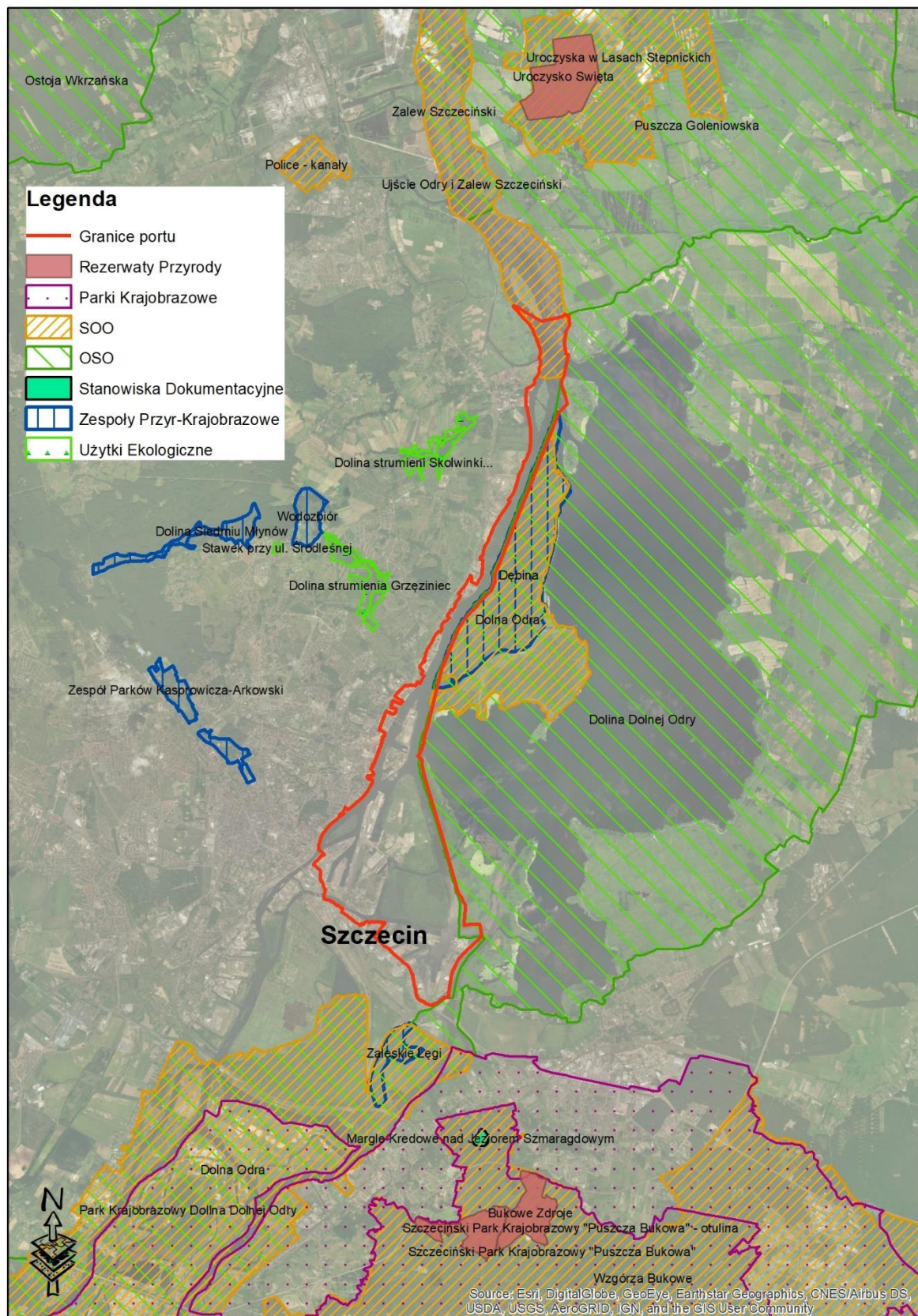
Rysunek 6 Obszary chronione wzdłuż polskiego wybrzeża



W przypadku 4 portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz 4 portów regionalnych szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju – Elbląg, Kołobrzeg, Police, Ustka zamieszczono poniżej rysunki obrazujące lokalizację poszczególnych portów na tle obszarów chronionych (Rysunek 7 do Rysunek 14).

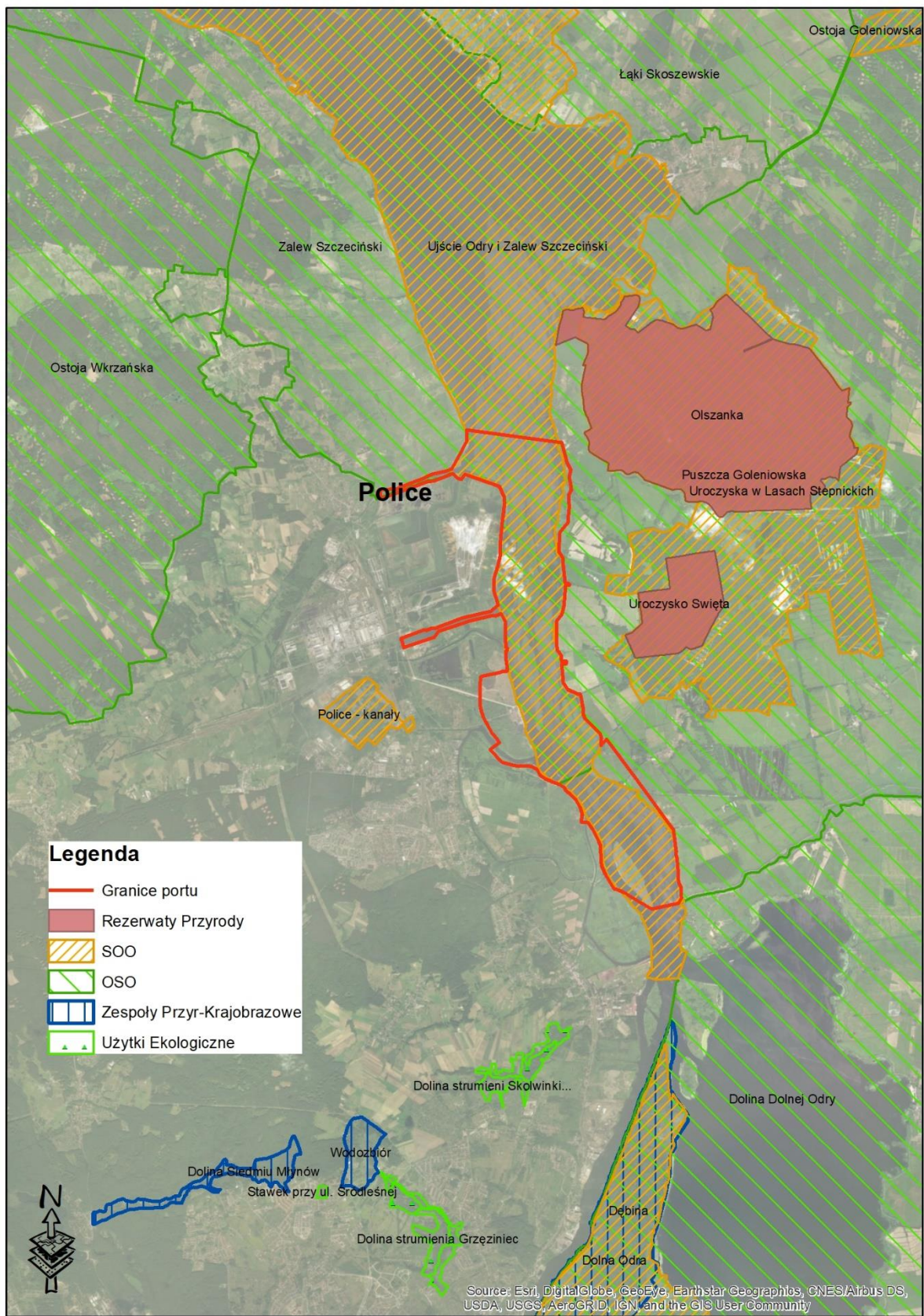


Rysunek 7 Obszary chronione w rejonie Portu Szczecin



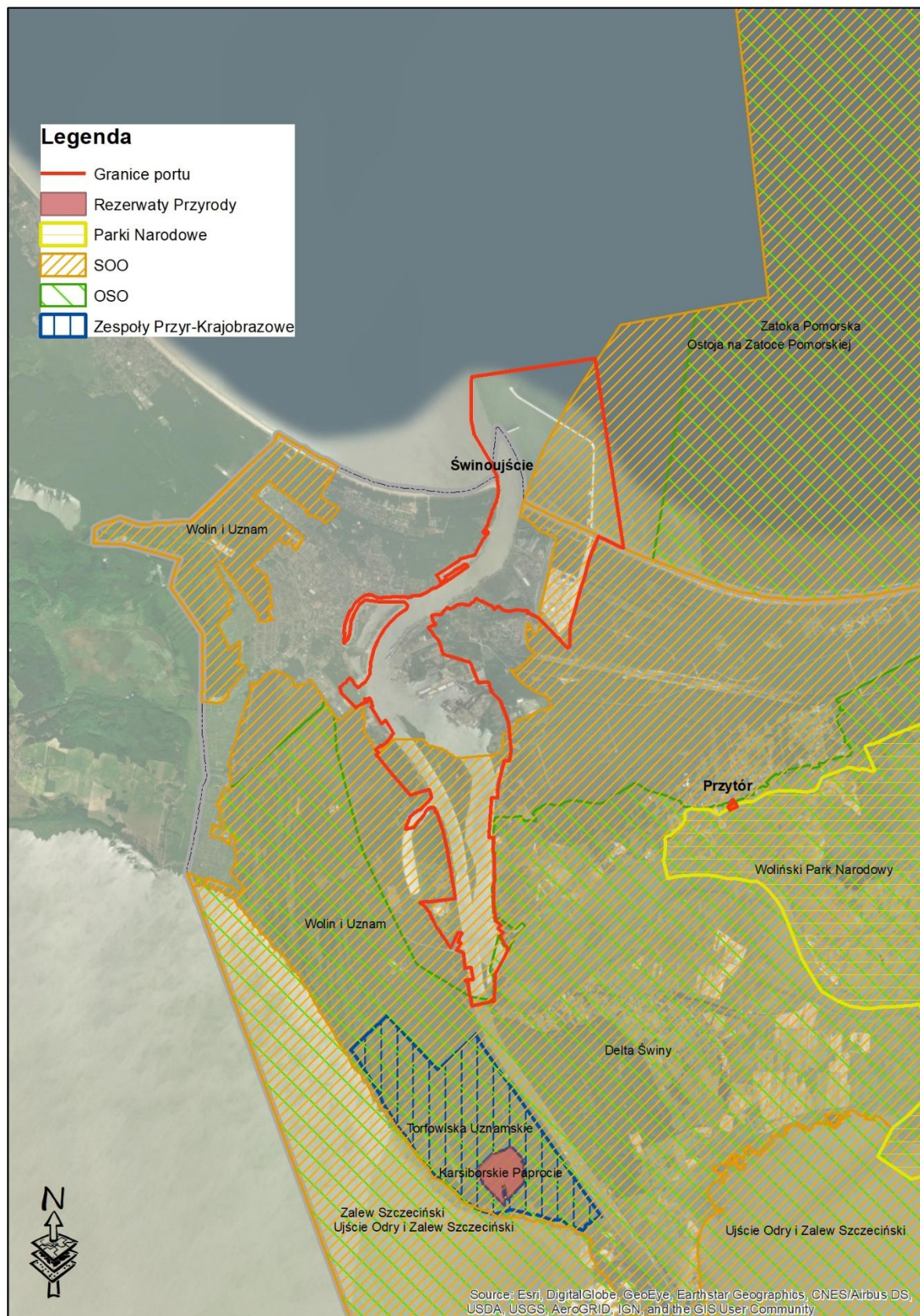


Rysunek 8 Obszary chronione w rejonie Portu Police



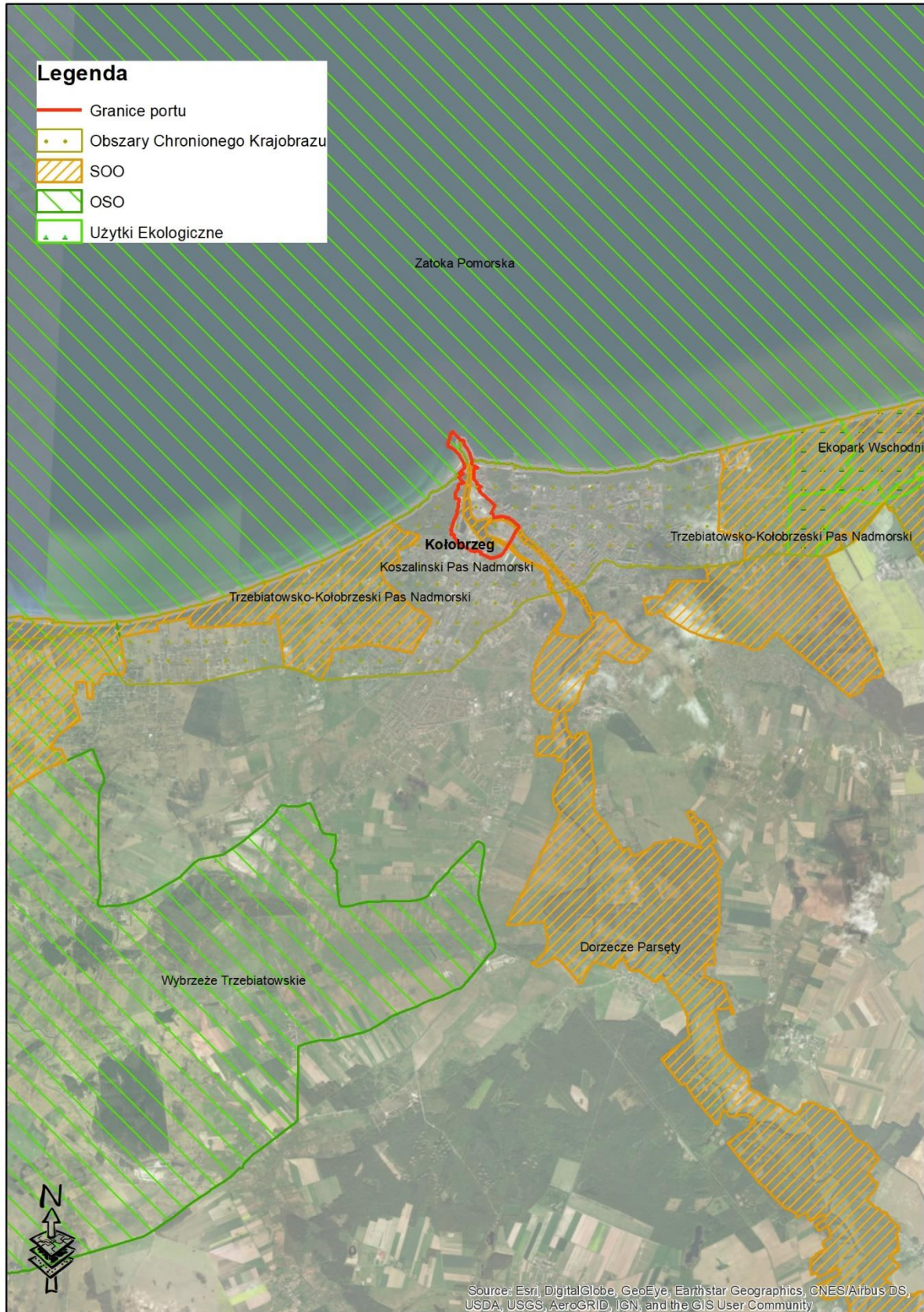


Rysunek 9 Obszary chronione w rejonie Portu Świnoujście



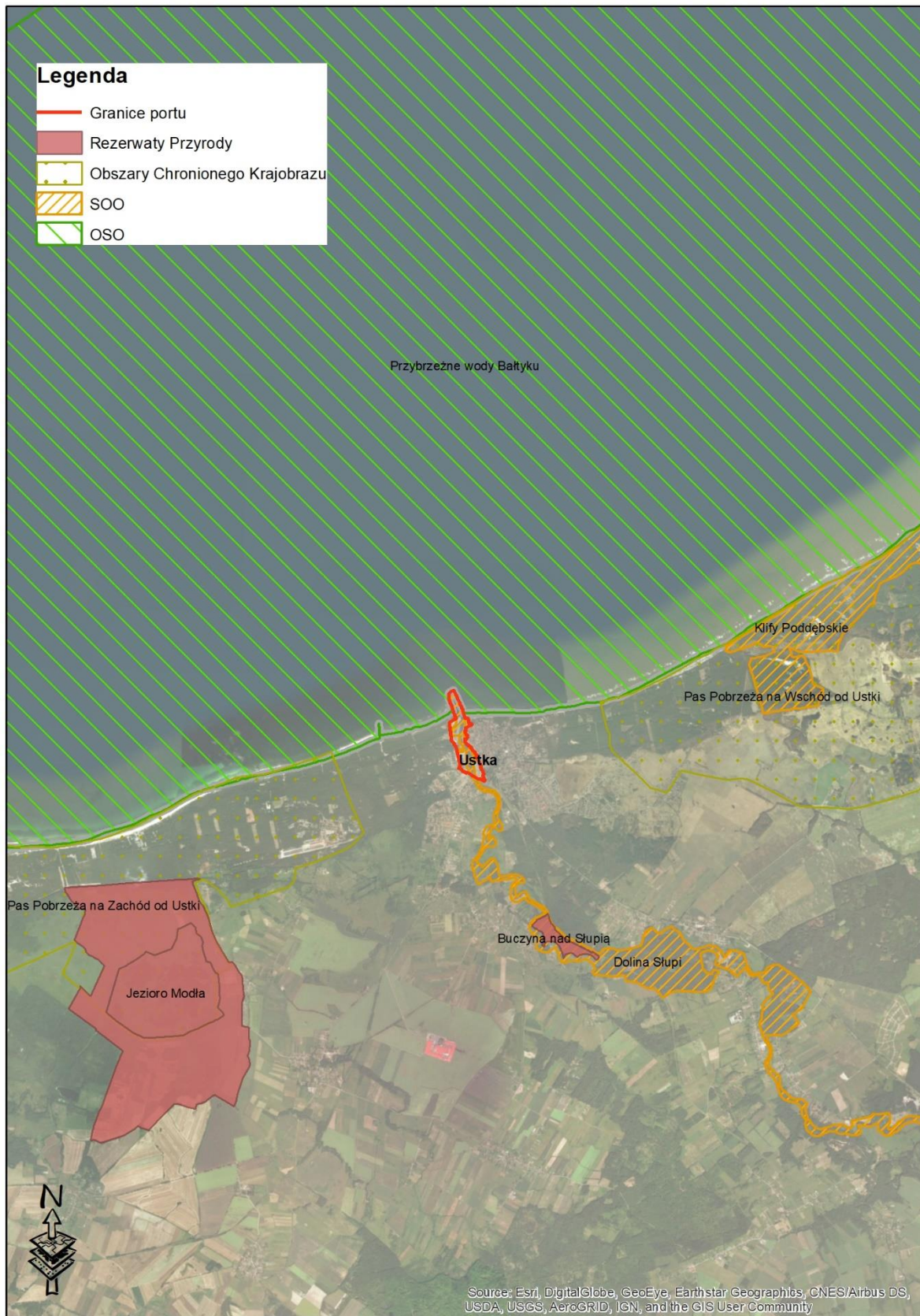


Rysunek 10 Obszary chronione w rejonie Portu Kołobrzeg



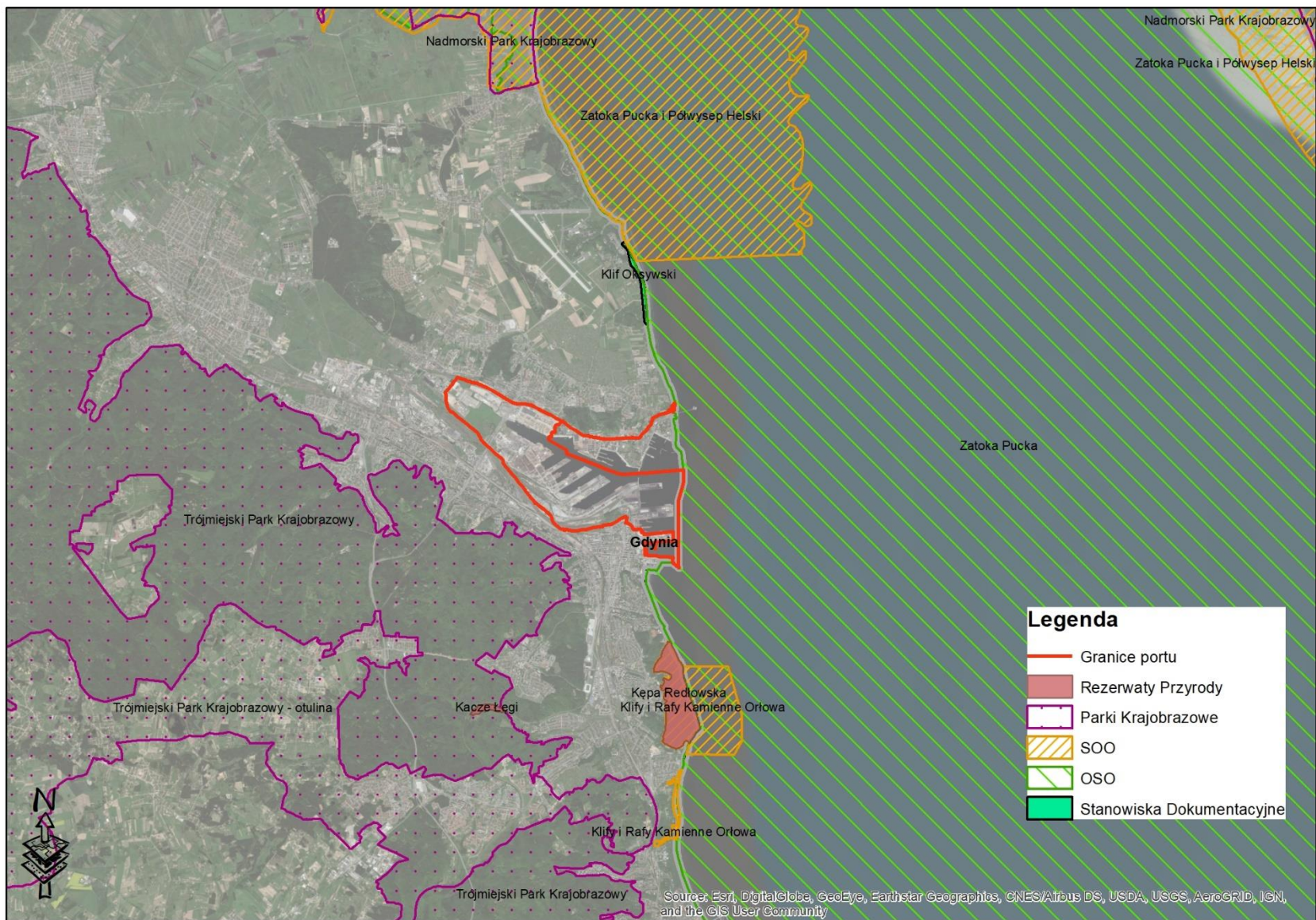


Rysunek 11 Obszary chronione w rejonie Portu Ustka



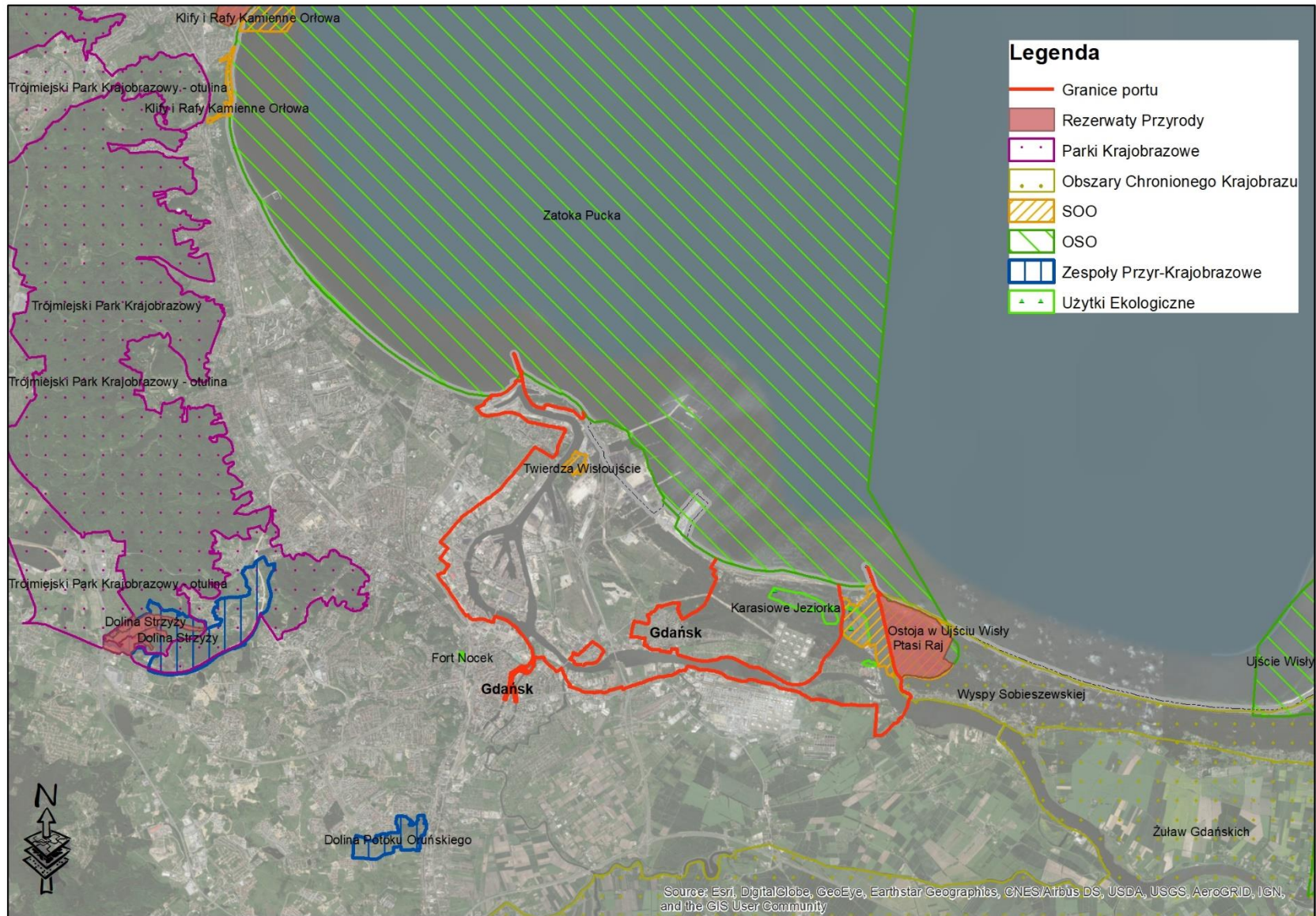


Rysunek 12 Obszary chronione w rejonie Portu Gdynia



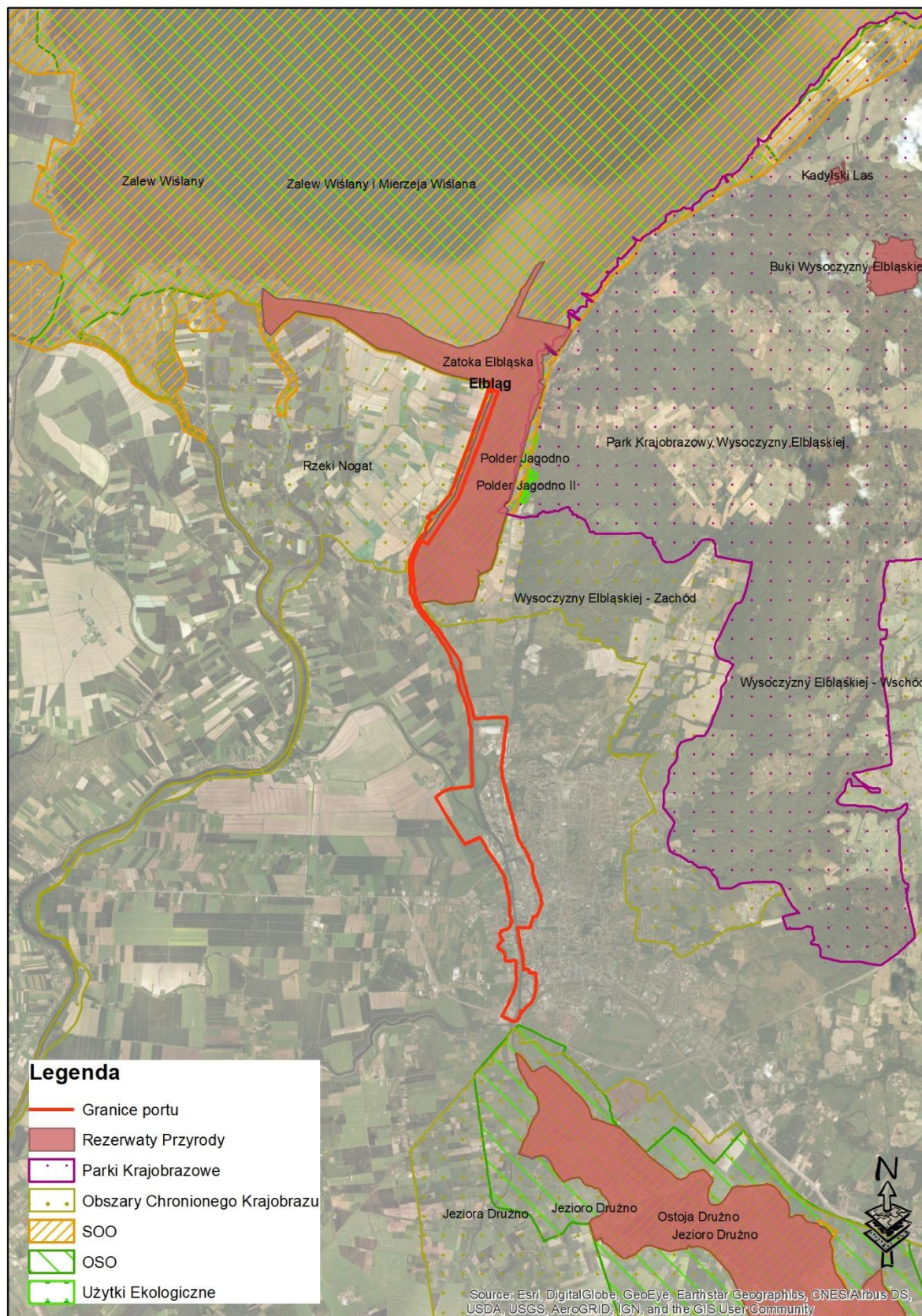


Rysunek 13 Obszary chronione w rejonie Portu Gdańsk



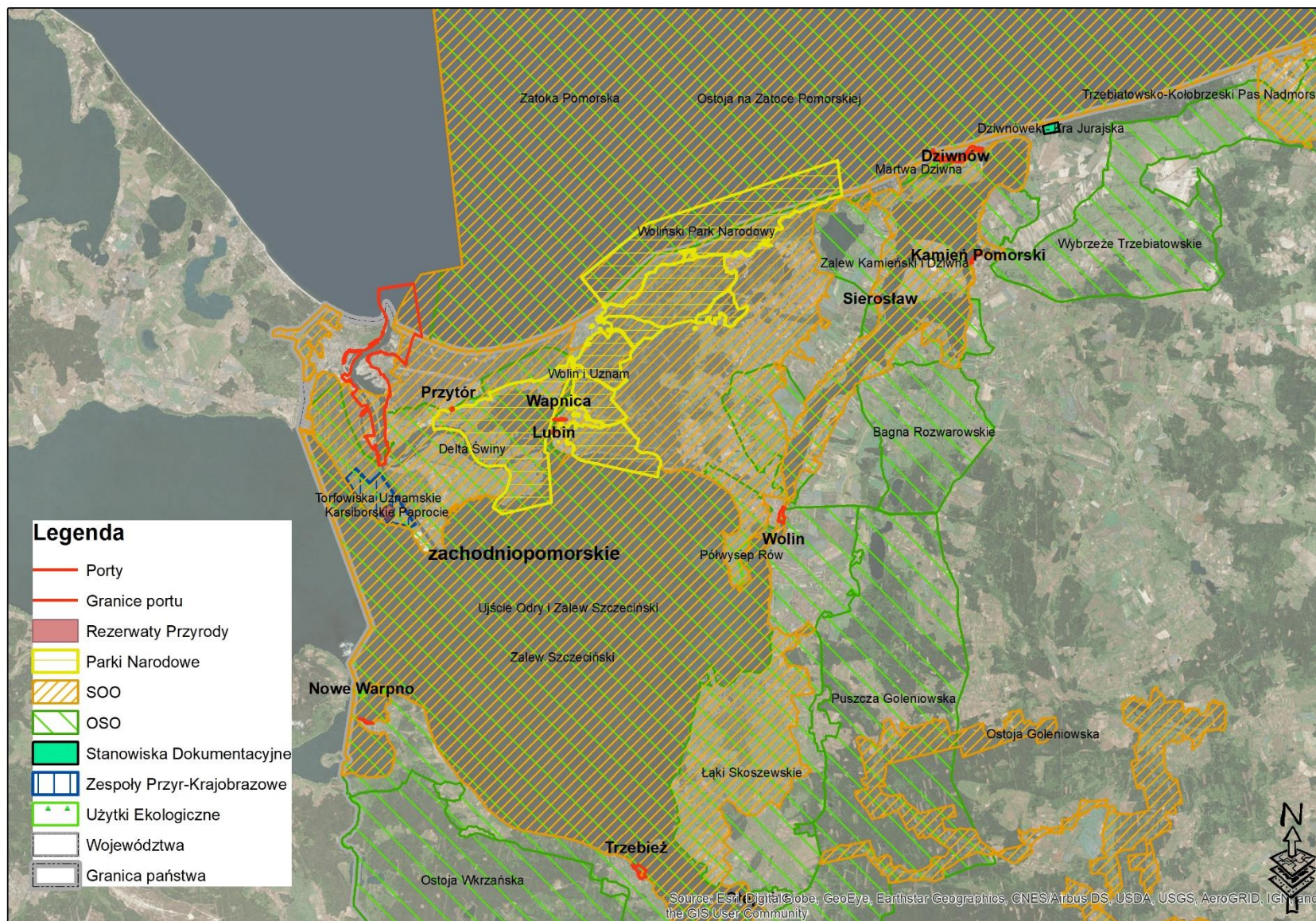


Rysunek 14 Obszary chronione w rejonie Portu Elbląg



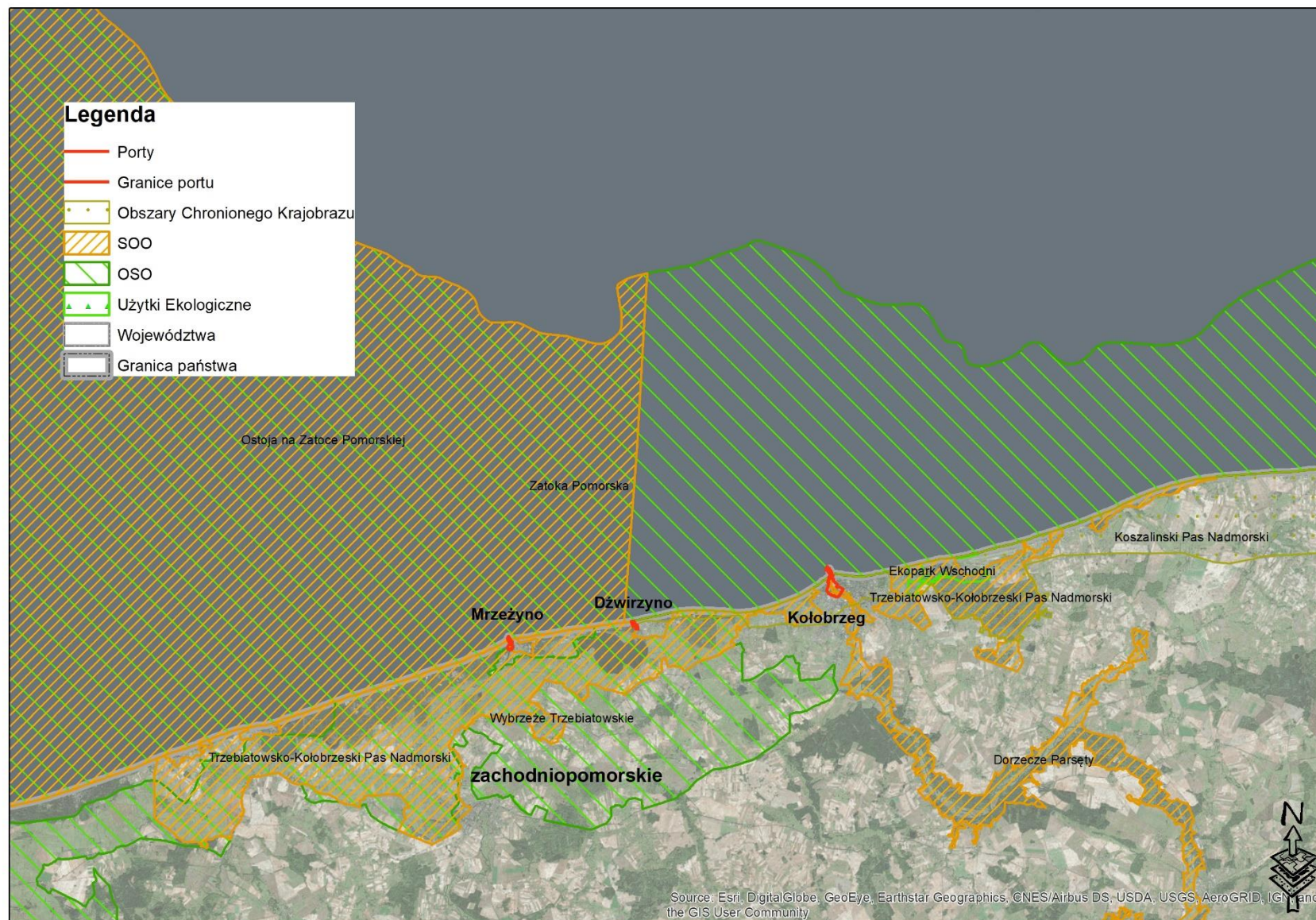


Rysunek 15 Pozostałe porty w rejonie Zalewu Szczecińskiego na tle obszarów chronionych





Rysunek 16 Pozostałe porty Zatoki Pomorskiej na tle obszarów chronionych



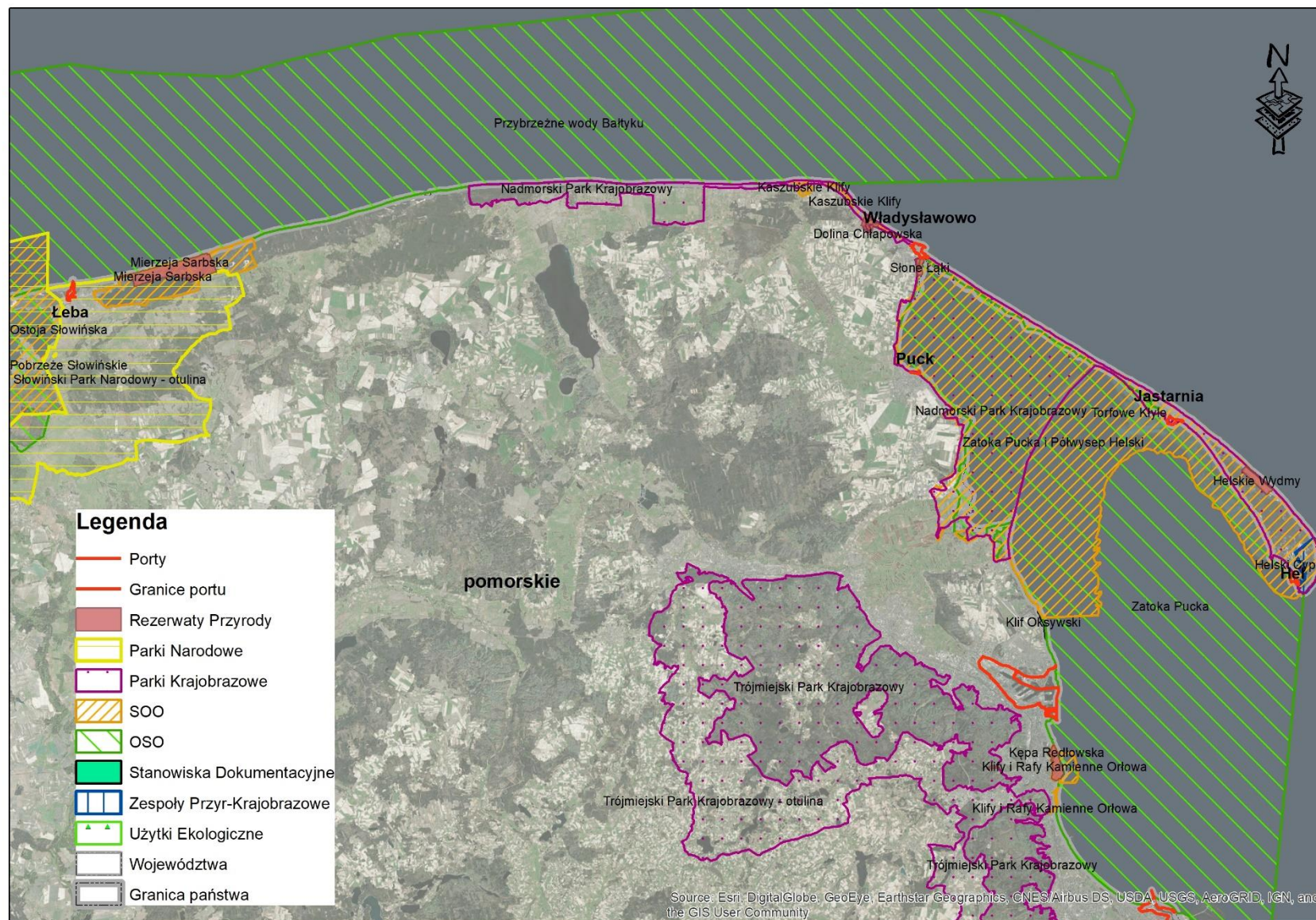


Rysunek 17 Pozostałe porty centralnej części wybrzeża na tle obszarów chronionych



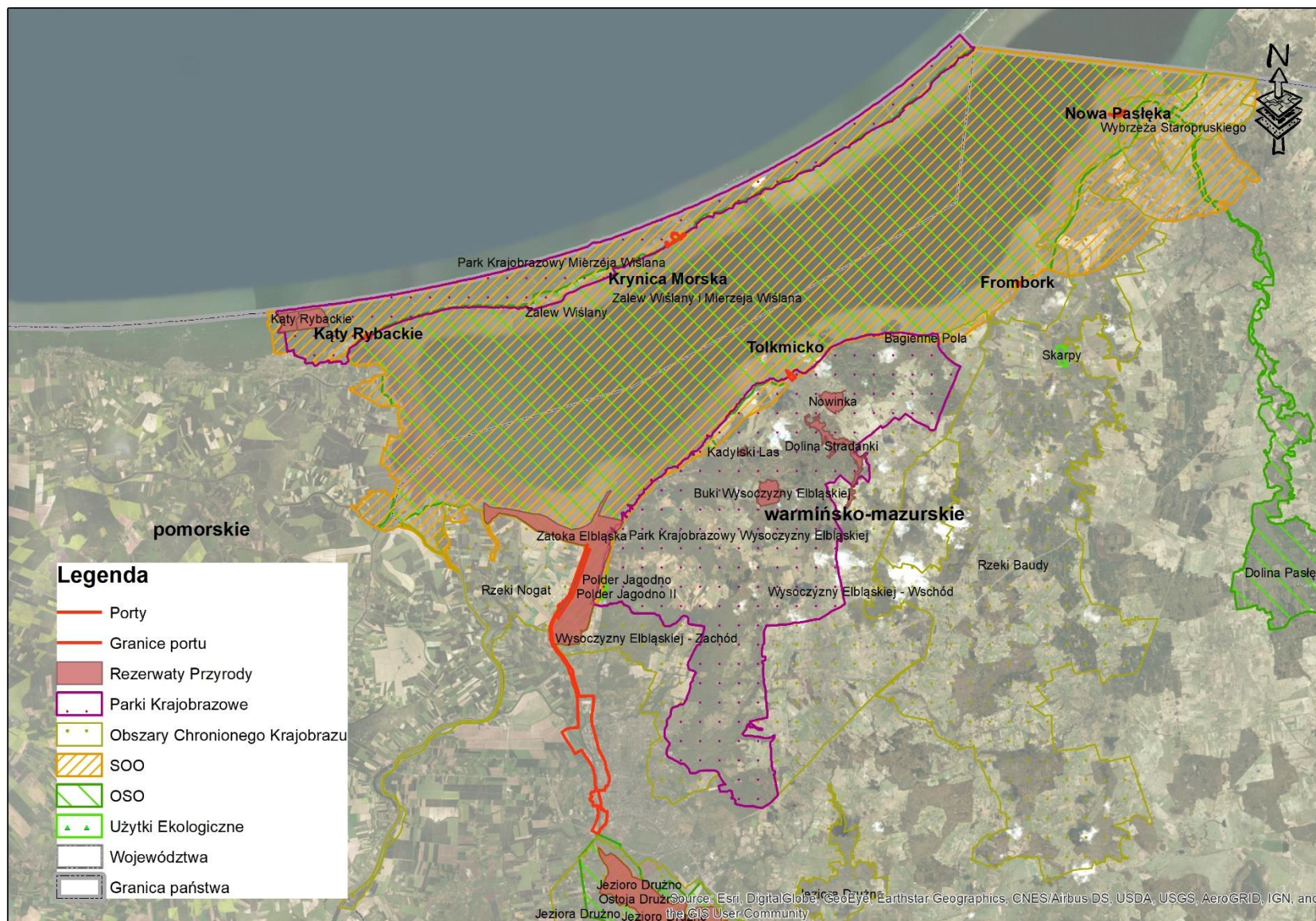


Rysunek 18 Pozostałe porty centralnej części wybrzeża i Mierzei Helskiej na tle obszarów chronionych





Rysunek 19 Pozostałe porty w rejonie Zalewu Wiślanego na tle obszarów chronionych



### 5.5.3. Obszary Natura 2000

Europejska sieć obszarów chronionych Natura 2000 ma za zadanie zabezpieczać i chronić najważniejsze siedliska oraz zagrożone i rzadko występujące gatunki roślin i zwierząt na terenie Europy. Podstawą funkcjonowania sieci Natura 2000 są dwie dyrektywy:

- Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r., w sprawie siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, tzw. Dyrektywa Siedliskowa (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992 r., str. 7-5 ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 102 ze zm.);
- Dyrektywa 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r., w sprawie ochrony dziko żyjących ptaków, tzw. Dyrektywa Ptasia (Dz. Urz. UE L 103 z 25.04.1979 r., str. 1-18, ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t.1, str. 98 ze zm.).

Zidentyfikowano 23 specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) oraz 17 obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO), na obszarze których znajdują się porty morskie lub ich części.

Tabela 4 Obszary sieci Natura 2000, w granicach których znajdują się porty lub ich części

Port	Typ obszaru	
	SOO – obszary siedliskowe	OSO – obszary ptasie
Szczecin	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	
Police	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320009 Zalew Szczeciński
Stepnica	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320009 Zalew Szczeciński
Trzebież	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320009 Zalew Szczeciński
Nowe Warpno	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320009 Zalew Szczeciński
Lubin	PLH320019 Wolin i Uznam	PLB320002 Delta Świny
Wapnica	PLH320019 Wolin i Uznam	PLB320002 Delta Świny
Przytór	PLH320019 Wolin i Uznam	PLB320002 Delta Świny
Świnoujście	PLH320019 Wolin i Uznam	PLB320002 Delta Świny
Wolin	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320009 Zalew Szczeciński
Sierosław	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320011 Zalew Kamieński i Dziwna
Kamień Pomorski	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320011 Zalew Kamieński i Dziwna
Dziwnów	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB320011 Zalew Kamieński i Dziwna
Mrzeżyno		PLB320010 Wybrzeże Trzebiatowskie
Dźwirzyno	PLH320017 Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski	PLB320010 Wybrzeże Trzebiatowskie
Kołobrzeg	PLH320007 Dorzecze Parsęty	PLB990003 Zatoka Pomorska
Darłowo	PLH220038 Dolina Wieprzy i Studnicy	
Ustka	PLH220052 Dolina Słupi	
Władysławowo	PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski	
Hel	PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski	PLB220005 Zatoka Pucka
Jastarnia	PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski	
Puck	PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski	

Port	Typ obszaru	
	SOO – obszary siedliskowe	OSO – obszary ptasie
Gdańsk	PLH220044 Ostoja w Ujściu Wisły	PLB220005 Zatoka Pucka
	PLH220030 Twierdza Wisłoujście	
Krynica Morska	PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	PLB280010 Zalew Wiślany
Kąty Rybackie	PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	PLB280010 Zalew Wiślany
Elbląg	PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	PLB280010 Zalew Wiślany
Tolkmicko	PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	PLB280010 Zalew Wiślany
Frombork	PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	PLB280010 Zalew Wiślany
Nowa Pasłęka	PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	PLB280010 Zalew Wiślany

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

W poniższej tabeli zestawiono obszary sieci Natura 2000, które graniczą z portami morskimi.

Tabela 5 Obszary sieci Natura 2000 graniczące z portami

Port	Typ obszaru	
	SOO – obszary siedliskowe	OSO – obszary ptasie
Szczecin	PLH320037 Dolna Odra	PLB320003 Dolina Dolnej Odry
		PLB320012 Puszcza Goleniowska
Police		PLB320012 Puszcza Goleniowska
		PLB320003 Dolina Dolnej Odry
Dziwnów	PLH990002 Ostoja na Zatoce Pomorskiej	PLB990003 Zatoka pomorska
Mrzeżyno		PLB990003 Zatoka pomorska
Dźwirzyno		PLB990003 Zatoka pomorska
Kołobrzeg		PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku
Darłowo		PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku
Ustka		PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku
Rowy	PLH220023 Ostoja Słowińska	PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku
Łeba		PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku
Władysławowo		PLB220005 Zatoka Pucka
Jastarnia		PLB220005 Zatoka Pucka
Puck		PLB220005 Zatoka Pucka
Gdynia		PLB220005 Zatoka Pucka
Gdańsk		PLB220004 Ujście Wisły
Elbląg	PLH280028 Ostoja Drużno	PLB280013 Jezioro Drużno

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

Tabela 6 Obszary N2000 sąsiadujące z portami (do 5 km od portu), dla 8 kluczowych portów

Port	Typ obszaru	
	SOO	OSO
Szczecin	PLH320020 Wzgórza Bukowe	PLB320009 Zalew Szczeciński
	PLH320033 Uroczyska w Lasach Stępińskich	
Police	PLH320037 Dolna Odra	PLB320014 Ostoja Wkrzańska



	PLH320033 Uroczyska w Lasach Stępińskich	
	PLH320015 Police-Kanały	
Świnoujście	PLH990002 Ostoja na Zatoce Pomorskiej	PLB320009 Zalew Szczeciński
	PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	PLB990003 Zatoka pomorska
Kołobrzeg	PLH320017 Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski	PLB320010 Wybrzeże Trzebiatowskie
Ustka	PLH220100 Klify Poddębskie	
Gdynia	PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski	
	PLH220105 Klify i rafy kamienne Orłowa	
Gdańsk	Brak obszarów	

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

Poniżej zamieszczono krótką charakterystykę obszarów sieci Natura 2000 wymienionych w tabelach 5, 6 i 7.

#### **PLB220003 Pobrzeże Słowińskie**

Obszar składa się z kompleksu Słowińskiego Parku Narodowego wraz z wodami morskimi, kompleksu Rowokół i koryta rzeki Łupawy. W ostoi znajdują się różnorodne formy morfologiczne obserwowane na Mierzei Gardneńsko-Łebskiej, w tym unikatowe barchany nadmorskie, słonawe przymorskie jeziora Gardno i Łebsko wraz z przylegającymi łąkami, torfowiskami, lasami i borami bagiennymi. Pobrzeże Słowińskie jest ważną ostoją ptasią o randze europejskiej. Występuje tu co najmniej 25 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 15 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. W okresie lęgowym w obszarze gniazduje co najmniej 1% populacji krajowej takich ptaków jak: bielik, orzeł przedni, rybołów, puchacz, biegus zmienny, sieweczka obrożna. W okresie migracji w ostoi występuje m.in. bielaczek, żuraw, gęś zbożowa i nurogęś.

Zagrożeniem dla obszaru jest zanieczyszczenie rzek prowadzące do eutrofizacji jezior, a także osuszanie terenów w bezpośrednim sąsiedztwie. Negatywny wpływ ma również intensywna penetracja przez turystów.

#### **PLB220004 Ujście Wisły**

Obszar obejmuje znaczny fragment zewnętrznej delty Wisły od ujścia Wisły Śmiałej do ujścia Przekopu Wisły, a także pas wybrzeża Wyspy Sobieszewskiej. Zachodni kraniec obszaru stanowi rezerwat Ptasi Raj, a wschodni rezerwat Mewia Łacha. W obu rezerwach występuje mozaika siedlisk, obejmująca płytkie przymorskie słodkowodne jeziora, pasy szuwaru trzcinowego oraz piaszczyste mierzeje odcinające jeziora od Bałtyku. Znaczne obszary zajmują wydmy szare i białe porośnięte typową roślinnością nadmorską lub uprawami sosnowymi i liściastymi. W wielu miejscach wydmy białe i szare zostały utrwalone nasadzeniami róży pomarszczonej lub wierzby warzonkowej, co spowodowało w tych miejscach niemal całkowity zanik roślinności naturalnej. Obszar pełni funkcje ostoi ptasiej o randze europejskiej i stanowi szczególnie istotną rolę dla ptaków wodno-błotnych we wszystkich okresach fenologicznych. Występuje tu 36 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG oraz 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. W okresie lęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej gatunków ptaków takich jak: ohar, ostrzygojad, rybitwa białoczelna, rybitwa rzeczna, mewa pospolita i sieweczka rzeczna. W okresie migracji i zimowania obszar

stanowi bardzo ważne miejsce dla wielu gatunków ptaków, których koncentracje osiągają liczebność powyżej 20 tys. osobników. Obszar charakteryzuje duża różnorodność siedlisk, a niektóre z nich podlegają dynamicznym przemianom i układają się w ciągi sukcesyjne, prowadzące od pionierskich zbiorowisk plaży do zbiorowisk borowych.

Do głównych zagrożeń należy wzrost antropopresji. W wyniku wzmożonego ruchu turystycznego, penetracji plaż przymorskich i przylegających do nich terenów lądowych, zanikają miejsca dogodne dla przebywania niektórych ptaków wodno-błotnych. Negatywny wpływ ma również zalesianie wydm szarych oraz silna presja drapieżników. Niekorzystnie na ostoję oddziałuje również rozwój sportów wodnych.

#### **PLB220005 Zatoka Pucka**

Obszar obejmuje wody zachodniej części Zatoki Gdańskiej pomiędzy brzegiem Półwyspu Hel, a wybrzeżem od Władysławowa do ujścia Wisły Śmiałej. W granicach ostoi znajdują się także łąki nadmorskie w okolicy Osłonina i Rewy. Na terenie ostoi stwierdzono występowanie co najmniej 28 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 11 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Gniazduje tu powyżej 1% populacji krajowej biegusa zmiennego oraz sieweczki obrożnej. W sezonie zimowym koncentracje różnych gatunków ptaków wodno-błotnych przekraczają 20 tys. osobników, a stosunkowo duże liczebności osiągają bielaczek, czernica, ogorzałka, gągoł, nurogęś, perkoz dwuczuby i łabędź niemy. W okresie migracji na terenie ostoi występuje przynajmniej 1% szlaku wędrówkowego perkoza dwuczubego, perkoza rogatego i czernicy.

Główne zagrożenie dla ostoi stanowi zanieczyszczenie wody substancjami ropopochodnymi, a także zrzuty oczyszczonych ścieków komunalnych z oczyszczalni Dębogóra i Swarzewo. Negatywny wpływ ma prowadzenie prac czerpalnych niszczących florę i faunę dna morskiego oraz wydobywanie piasku i żwiru z dna morskiego. Nadmierny ruch jednostek wodnych oraz intensywny i niekontrolowany rozwój sportów wodnych może prowadzić do płoszenia ptaków.

#### **PLB280002 Dolina Pasłęki**

Obszar obejmuje dolinę rzeki Pasłęki i stanowi ostoję ptasią o randze europejskiej. Ostoja odgrywa istotną rolę w ochronie populacji lęgowej kani czarnej, bielika, orlika krzykliwego, dzięcioła zielonosiwego i średniego. Ponadto występuje tu: kania ruda, trzmielojad, błotniak stawowy, zimorodek, muchówka mała, krakwa, cyranka, nurogęś, gągoł i samotnik.

Niekorzystny wpływ na ostoję może mieć miejscami zbyt intensywny wypas, który prowadzi do zniszczenia roślinności na brzegach rzek, a także penetracja brzegów przez kłusowników i rybaków.

#### **PLB280010 Zalew Wiślany**

Obszar obejmujący część płytkiego, o słonawej wodzie, zalewu przymorskiego odciętego od Morza Bałtyckiego Mierzeją Wiślana. Zalew charakteryzuje się bardzo szybkimi zmianami poziomu wody, dochodzącymi w ciągu dnia do 1,5 m, które powodowane są silnym wiatrem. Przy brzegach zalewu znajdują się rozległe pasy szuwarów o szerokości setek metrów. W Zatoce Elbląskiej i w rejonie ujścia Pasłęki znajdują się najważniejsze obszary lęgowe ptaków. Obszar jest ptasią ostoją o randze europejskiej, w granicach której występuje przynajmniej 27 gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG i 9 gatunków

wymienionych w Polskiej Czerwonej Księdze. W okresie lęgowym w ostoi występuje m.in. gęgawa, ohar, rybitwa czarna, rybitwa białowąsa, płaskonos, kropiatka. Wśród licznie gniazdujących ptaków można spotkać m.in. bielika, kormorana, krwawodzioba, perkoza dwuczubego, łabędzia niemego. W okresie zimy występuje tu co najmniej 1% populacji szlaku wędrownego bielaczka, a łącznie wszystkie ptaki wodno-błotne przebywające w granicach ostoi w okresie wędrownym przekraczają dziennie 60 tysięcy osobników.

Negatywny wpływ na ostoję mają zanieczyszczenia wód ściekami, niekontrolowany rozwój infrastruktury turystycznej i przemysłowej, w tym rozbudowa portów (transport okrętowy). Zagrożenie stanowi również rozwój zabudowy hydrotechnicznej dolin rzecznych i przekształcanie reżimu hydrologicznego rzek.

### **PLB280013 Jezioro Drużno**

Obszar obejmuje płytkie, eutroficzne jezioro o zabagnionych brzegach z rozległymi trzcinowiskami i płatami olsu. Ostoja charakteryzuje się bogatą roślinnością wodną zanurzoną i pływającą, z szuwarami przy brzegu jeziora. Poziom wody w jeziorze ulega silnym wahaniom, co jest spowodowane zmianami poziomu wody w Zalewie Wiślanym, który jest połączony z ostoją poprzez rzekę Elbląg. Jezioro Drużno stanowi ostoję ptasią o randze europejskiej. Występuje tu co najmniej 18 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG oraz 7 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Bujna i różnorodna szata roślinna, a także specyficzne warunki fizyczne, tj. silnie rozbudowana linia brzegowa, obecność wysp i kęp pływających, sprzyja występowaniu wielu gatunków ptaków związanych z wodno-łądowym środowiskiem. W okresie lęgowym obszar ten zasiedla: krakwa, gęgawa, rybitwa czarna i białowąsa. W okresie wędrówek występuje m.in. żuraw, krakwa, płaskonos, gęś zbożowa i białoczelna.

Główne zagrożenie dla ostoi stanowią zanieczyszczenia pochodzenia rolniczego, komunalnego i przemysłowego, a także rozwój rekreacyjnego wykorzystania terenu i drapieżnictwo.

### **PLB320002 Delta Świny**

Obszar obejmuje przybrzeżną strefę Zatoki Pomorskiej, wysoczyznową część wyspy Wolin oraz wsteczną deltę Świny. Ponad 70% otwartej powierzchni zajmują słonawy, zbiorowiska halofilnego pól szuwaru oraz płaty szuwaru właściwego. Na zbiorowiska leśne, zajmujące kilkanaście % powierzchni lądowej, składają się olsy, nadmorskie bory bażynowe, lasy mieszane brzoźowo-dębowe i lasy mieszane bukowo-dębowe. Dno Zatoki Pomorskiej jest zróżnicowane (piaszczyste, głazowiska), dzięki czemu stanowi bardzo ważny obszar rozrodu ryb, małży i makroalg, które to są istotną bazą pokarmową ptaków migrujących i zimujących. Obszar jest ostoją ptasią o randze europejskiej, w granicach której stwierdzono występowanie ponad 38 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 27 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi. Delta Świny jest ważną ostoją wodniczki, bielika i krakwy, a także nieregularnie lęgi wyprowadza na tym obszarze batalion, biegus zmienny i derkacz. Poza okresem lęgowym w ostoi koncentrują się zimujące nurogęsi, gęgawy i bielaczki.

Zagrożeniem dla ostoi jest zwiększanie się presji turystycznej poprzez rekreacyjne wykorzystanie tego terenu oraz biwakowanie na wyspach jeziornych, a także rozwój zabudowy rekreacyjnej. Negatywny wpływ mają również zanieczyszczenia pochodzące w szczególności z infrastruktury przemysłowej i żeglugowej, lokalizacją w obszarze ostoi składowisk odpadów oraz rozwój plantacji trzcinowych.

### **PLB320003 Dolina Dolnej Odry**

Obszar obejmuje dolinę pomiędzy Kostrzynem a Zalewem Szczecińskim wraz z jeziorem Dąbie, w którym występuje bogata roślinność wodna. Brzegi jeziora porastają szerokie pasy szuwarów, za którymi wykształcają się ziołorośla nadrzeczne. W części ujściowej Odra posiada dwa główne rozgałęzienia, a obszar pomiędzy nimi jest zabagniony z okresowo zalewanymi łąkami i fragmentami nadrzecznych łągów. Dolina Dolnej Odry jest ostoją ptasią o randze europejskiej, na terenie której występują 43 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Ostoja stanowi bardzo ważny teren dla ptaków wodno-błotnych w okresie lęgowym (bąk, błotniak łąkowy, gęgawa, rybitwa czarna, gąsiorek, wodniczka), wędrownym (gęś zbożowa oraz białoczelna, łabędź krzykliwy, perkoz dwuczuby, krakwa, czajka, siewka złota) i zimowiskowym (perkoz dwuczuby). Jesienią na tym obszarze występują również żurawie w ilości do 5 tysięcy osobników.

Negatywny wpływ na obszar ma zmniejszenie intensywności wypasu wskutek czego nadrzeczne pastwiska zarastają wysoką roślinnością, a także kłusownictwo.

### **PLB320009 Zalew Szczeciński**

Obszar obejmuje polską część Zalewu Szczecińskiego. Zbiornik jest stosunkowo płytki i bardzo żyzny, o niezwykle wysokim zagęszczeniu organizmów bentosowych i bogatym rybostanie. W granicach obszaru, który stanowi europejską ostoję ptaków, stwierdzono gniazdowanie 25 gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. W okresie lęgowym na szczególną uwagę zasługują m.in. gęgawy, bielik, czernica, błotniak zbożowy, ohar, kania ruda i czarna, kropiatka, sieweczka obrożna, łyska, zimorodek. W okresie migracji występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrownego łabędzia krzykliwego, rybitwy czarnej, czernicy, gągoła, nurogęsi, a także w stosunkowo dużych ilościach występuje perkoz dwuczuby, kormoran czarny, gęś zbożowa i siewka złota. Wśród ptaków zimujących można wymienić nurogęś, markaczka, bielika i łabędzia krzykliwego.

Zagrożeniem dla obszaru są zanieczyszczenia ściekami rolniczymi, przemysłowymi i komunalnymi, a także zwiększająca się działalność turystyczna i sportowo-rekreacyjna oraz kłusownictwo.

### **PLB320010 Wybrzeże Trzebiatowskie**

Obszar rozciąga się wzdłuż wybrzeża Bałtyku pomiędzy miejscowościami Kamień Pomorski i Grzybowo, a jego krajobraz odznacza się występowaniem zbiorowisk związanych z bezpośrednim oddziaływaniem morza. W ostoi dominują siedliska na podłożu piasków akumulacji morskiej, natomiast obecność wilgotnych łąk w dolinach rzecznych, torfowisk, jezior, a także rozproszonych zadrzewień i lasów, które tworzą zróżnicowany, mozaikowy krajobraz, sprzyja występowaniu bogatej ornitofauny. W ostoi stwierdzono 49 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 24 gatunki z Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt. Na obszarze tym gniazduje m.in. gęgawa, ohar, kania ruda, śmieszka, podróżniczka, słowik szary. Ostoja stanowi ważne miejsce lęgowe dla błotniaka łąkowego oraz derkacza, a w okresie migracji zatrzymują się tu stada ptaków blaszkodziobych, siewkowatych oraz żurawi.



Głównymi zagrożeniami dla utrzymania wartości ostoi jest zaprzestanie ekstensywnego sposobu gospodarowania, wydobywania torfu, koszenia trzciny oraz wypalania roślinności. Negatywny wpływ mają także zanieczyszczenia wód ściekami pochodzenia rolniczego, lokalizowanie w okolicy obszaru elektrowni wiatrowych, a także intensyfikacja ruchu turystycznego i żeglarstwo.

#### **PLB320011 Zalew Kamieński i Dziwna**

Obszar obejmuje wody Zalewu Kamieńskiego i Wrzosowskiego, rzekę Dziwnę oraz położone na Wolinie jezioro Koprowo. Ostoja stanowi ważne miejsce dla ptaków wodno-błotnych. Występuje tu co najmniej 26 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 8 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Na obszarze gniazduje przynajmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: krakwy, ohara, kani rudej, płaskonosa, perkoza dwuczubego, błotniaka zbożowego i kani rudej oraz w stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje wodniczka i jarzębatka. W okresie migracji obszar stanowi ważne miejsce szlaku wędrówkowego gęsi zbożowej i biało-czelnej, łabędzi krzykliwych, nurogęsi i bielaczków.

Wśród realnych zagrożeń dla utrzymania wartości ostoi należy wskazać zanieczyszczenie wód ściekami komunalnymi i przemysłowymi, lokalizowanie elektrowni wiatrowych wokół Wolina, zmianę użytkowania gruntów poprzez zaprzestanie gospodarki łąkarskiej, eksploatację torfu, a także wypalanie roślinności.

#### **PLB320012 Puszcza Goleniowska**

Obszar obejmuje m.in. część dużego kompleksu leśnego na północny-zachód od Goleniowa i na wschód od Zalewu Szczecińskiego, rozległe bagna występujące pomiędzy rzeką Iną i Stepnicą, łąki, pola, jezioro Ostrowo, jezioro Przybiemowskie, kilka niewielkich śródlęśnych jezior, wiele torfianek oraz kompleks śródlęśnych stawów koło Krokorzyc. Sieć hydrograficzna na tym terenie jest bardzo gęsta. Występuje tu co najmniej 35 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Ponadto ostoja stanowi ważne miejsce lęgowe kani rudej, bielika, derkacza, żurawia, zimorodka, podróżniczka, gągoła i kszyka.

Główne zagrożenie dla obszaru stanowi zmiana stosunków wodnych w sąsiedztwie torfowisk i jezior, poprzez meliorację odwadniającą czy zalesianie torfowisk. Negatywny wpływ może mieć również zmiana tradycyjnej formy uprawy roli, zanieczyszczenie wód oraz kłusownictwo i płoszenie zwierząt.

#### **PLB320014 Ostoja Wkrzańska**

Obszar ten charakteryzuje się zróżnicowaniem siedlisk. Obejmuje nieduże rzeczki, zeutrofizowane i zarośnięte szuwarami jeziora, nieduże zbiorniki, torfowiska niskie i wysokie, łąki, pastwiska, grunty porolne, olsy i bory. W ostoi występuje co najmniej 27 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 10 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. W okresie lęgowym w ostoi znajduje się co najmniej 1% populacji krajowej: bielika, kani czarnej, kani rudej, lelka, rybołowa i samotnika.

Zagrożenie dla obszaru stanowi wzmożony ruch przygraniczny, a także zanieczyszczenia, w szczególności emisja pyłów i gazów z Zakładu Chemicznego Police. Negatywny wpływ na ostoję ma również powierzchniowy spływ zanieczyszczeń pochodzenia rolniczego, przesuszanie terenów poprzez źle przeprowadzone prace melioracyjne.

#### **PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku**

Obszar ten obejmuje przybrzeżne wody Bałtyku rozciągające się na odcinku 200 km, od nasady Półwyspu Helskiego do Zatoki Pomorskiej. Dno morskie jest zróżnicowane, o deniwelacjach sięgających trzech metrów. Na szczególną uwagę zasługują zimowe koncentracje dwóch gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG: nura czarnoszyjego i nura rdzawoszyjego. Ostoja stanowi ważne miejsce dla szlaku wędrówkowego lodówek, uhli i nurników, gdzie liczebności tych gatunków osiągają przynajmniej próg 1% populacji migracyjnej. Rzadko obserwowane są duże ssaki morskie tj. foka szara, foka obrączkowana oraz morświn.

Potencjalnym zagrożeniem może być realizacja planów budowy dużych farm wiatrowych, a także zanieczyszczenie wody substancjami ropopochodnymi. Negatywny wpływ ma także nasilenie połowów na Bałtyku, a w szczególności stosowanie sieci stawnych.

### **PLB990003 Zatoka Pomorska**

Zatoka Pomorska jest akwenem o dużym zróżnicowaniu dna morskiego, które składa się m.in. z piaszczystych ławic, żwirowisk i gładzowisk. W centralnej części akwenu znajduje się wypływanie – ławica Odrzańska. Ostoja pełni istotną rolę dla kilkunastu gatunków ptaków wodnych (m.in. perkoz dwuczuby, perkoz rdzawoszyi, perkoz rogaty, bielaczek, nurnik, uhla), które w okresie wędrówek i zimowania występują w liczebnościach przekraczających 1% ich krajowej populacji migracyjnej. Zimowe koncentracje ptaków osiągają liczebności powyżej 100 tys. osobników.

Główne zagrożenie dla ostoi stanowią zanieczyszczenia wód, w szczególności substancjami ropopochodnymi, a także inwestycje związane z budową farm wiatrowych. Negatywny wpływ mają również niektóre rodzaje rybołówstwa np. sieci stawne lub sznury hakowe.

### **PLH220023 Ostoja Słowińska**

W skład obszaru wchodzi: główny kompleks Słowińskiego Parku Narodowego, kompleks Rowokół koryto rzeki Łupawy. Ostoja chroni krajobraz i różnorodność form morfologicznych obserwowanych na Mierzei Gardneńsko-Łebskiej, w tym unikatowe barchany nadmorskie i dwa największe słonawe przymorskie jeziora: Łebsko oraz Gardno wraz z przylegającymi łąkami, torfowiskami, lasami i borami bagiennymi. W zagłębieniach międzywydmowych, zwanych polami deflacyjnymi, obserwowana jest pierwotna sukcesja roślinna, przebiegająca od inicjalnych zbiorowisk psammofilnych po bór bażynowy. Obszar zajmują dobrze zachowane siedliska charakterystyczne dla terenów nadmorskich, w tym 26 typów wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na terenie ostoi stwierdzono stanowiska wielu rzadkich i zagrożonych gatunków, w tym 23 z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG (m.in. 8 gatunków ryb, a także jedną z bogatszych w Polsce populacji Inicy wonnej). Morska część obszaru jest siedliskiem morświna.

Do głównych zagrożeń tego obszaru należy ograniczanie, a w wielu miejscach zaprzestanie wypasu na łąkach i pastwiskach, co powoduje zanikanie dużych, otwartych powierzchni wokół dwóch największych jezior przymorskich Parku. Zagrożenie dla tego obszaru stanowi również rozwój infrastruktury sportowej i rekreacyjnej. Wahania poziomu wód gruntowych i nieuregulowana gospodarka ściekowa powodują niekorzystne zmiany w strukturze ekosystemów jeziornych i torfowiskowych (obniżanie poziomu wody, eutrofizacja). Zagrożeniem dla flory i fauny siedliska "1170 Rafy" jest eutrofizacja wód przybrzeżnych

wynikająca z odpływu zeutrofizowanych wód rzeki Łupawy przepływającej przez zeutrofizowane Jezioro Gardno.

### **PLH220030 Twierdza Wisłoujście**

Na obszarze znajduje się kompleks ceglanych i ziemnych fortyfikacji z XVII i XVIII wieku, wraz z otaczającymi je starymi zadrzewieniami oraz fosami wypełnionymi wodą. Podziemia twierdzy stanowią największe w Gdańsku i drugie w województwie zimowisko nietoperzy (4-9 gatunków). Od momentu kiedy zaprzestano użytkowania podziemi Twierdzy jako magazynów obserwowany jest znaczny wzrost liczebności hibernujących zwierząt (głównie *Myotis nattereri*). Obszar jest jedynym w regionie zimowiskiem nocka łydkowłosego (załącznik II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, EN w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt, VU w Europie). Gatunek ten jest obserwowany regularnie zimą (jedno z czterech największych zimowisk tego gatunku w Polsce), jak również w okresie migracji jesiennej (15% wszystkich nietoperzy odławianych w sieci przy wlotach korytarzy). Zimą i podczas migracji jesiennej stwierdzono tu również występowanie nocka dużego, wymienionego w załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Istotny, negatywny wpływ na ostoję ma penetracja ludzka w okresie hibernacji nietoperzy. Zagrożenie stanowi także postępujące niszczenie obiektu przez czynniki naturalne i skażenia przemysłowe (zakład przetwórstwa siarki "Siarkopol").

### **PLH220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski**

Obszar obejmuje Półwysep Helski wraz z Zatoką Pucką Wewnętrzną oraz fragmentem wybrzeża od Władysławowa do Mechelinek. Dominują takie formy rzeźby terenu jak: fragmenty kęp pochodzenia morenowego, pradoliny wyerodowane przez wody roztopowe lądolodu, a przede wszystkim obszar płytkiej zatoki i forma mierzejowa typu kosa, wysunięta daleko w morze. Występuje tu specyficzny typ niskiego bagiennego wybrzeża morskiego oraz mierzejowego, o charakterze akumulacyjnym - wybrzeże na Mierzei Helskiej. Na półwyspie Helskim dominują bory sosnowe i acidofilne dąbrowy, fragmentarycznie zachowały się murawy napiaskowe. W Zatoce Puckiej występują łąki podwodne. W ujściach pradolin dominuje roślinność nieleśna z przewagą łąk słonoroślowych. Obszar ten jest ważny dla zachowania dużej, płytkiej zatoki morskiej i związanych z nią morskich biotopów - jedynym miejscu w Polsce występowania siedliska „1160 Duże płytkie zatoki” z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Rejon Zatoki Puckiej jest miejscem najliczniejszych w Polsce obserwacji migrujących ssaków morskich: foki szarej i morświna, a także pełni istotną rolę dla migrujących ptaków. Na uwagę zasługuje różnorodność zespołów roślin i zwierząt dennych w Zatoce Puckiej. Obszar zapewnia ochronę znaczącego fragmentu klifów na wybrzeżu Bałtyku, które stanowią niebywałą wartość przyrodniczą.

Głównym zagrożeniem dla obszaru są zanieczyszczenia wód, co prowadzi do degradacji zbiorowisk roślinności zakorzenionej, a następnie zbiorowisk zwierząt bezkręgowych i ryb, a także zmniejsza atrakcyjność akwenu. Istotny negatywny wpływ ma również niekontrolowana presja turystyczna i gwałtowny rozwój rekreacji (wydeptywanie, budowa infrastruktury rekreacyjnej w nieodpowiednich miejscach, nadmierny ruch samochodowy). Spośród lokalnych zagrożeń należy wymienić fizyczne (mechaniczne) zakłócenia dna i strefy brzegowej spowodowane eksploatacją piasku z Zatoki Puckiej.

### **PLH220038 Dolina Wieprzy i Studnicy**

Obszar obejmuje część naturalnych dolin Wieprzy i Studnicy wraz z dużymi fragmentami zlewni tych rzek, w tym terenami źródłiskowymi, starorzeczami, mezotroficznymi i dystroficznymi jeziorami. Na terenie ostoi zidentyfikowano 23 typy siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, gdzie szczególną wartość stanowią jeziora lobeliowe, kompleksy leśne w Pradolinie Pomorskiej oraz lasy łąkowe o podgórskim charakterze. Obszar obejmuje cenne biotopy ptaków drapieżnych oraz związanych z obszarami wodno-błotnymi. Występuje tu największa znana populacja słodkowodnego krasnorostu *Hildenbrandtia rivularis* na Pomorzu oraz wiele roślin rzadkich i zagrożonych z Polskiej Czerwonej Księgi Roślin. Ostoja stanowi bardzo ważne siedliska dla różnych przedstawicieli fauny m.in. ryb (w tym łososiowatych), wydry, kumaka nizinnego i traszki grzebieniastej.

Do głównych zagrożeń dotyczących doliny należy zabudowa hydroenergetyczna rzeki Wieprzy w miejscowości Kępka, Biesowice i Ciecholub. Niebezpieczeństwem dla lokalnych ekosystemów jest zaniechanie wypasu oraz koszenia łąk świeżych i podmokłych. Zagrożenie stanowi także działalność związana z osuszaniem torfowisk, wycinaniem lasu w obrębie wąwozów, jarów i nisz źródłiskowych. Negatywny wpływ na obszar może mieć również nieuporządkowana gospodarka wodno-ściekowa, pobór wód źródłiskowych przez gospodarstwa domowe oraz budowa stawów rybnych (m.in. dla hodowli pstrąga).

### **PLH220044 Ostoja w Ujściu Wisły**

Obszar obejmuje dwa spośród kilku estuariów utworzonych przez ramiona Wisły, tzw. Wisły Śmiałej koło Sobieszewa i Przekop koło Mikoszewa uchodzące do Zatoki Gdańskiej, wraz z otaczającymi je piaszczystymi terenami, zwykle otwartymi, a także fragmentami porośniętymi lasem. Są to zarazem jedne z największych i najważniejszych estuariów w Polsce. Do obszaru należą także wody przybrzeżne, szczególnie ważne dla populacji ptaków. Na terenie ostoi stwierdzono występowanie 7 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, stanowiących typowy kompleks nadmorskich, napiaskowych zbiorowisk roślinnych. Dobrze zachowały się tu przede wszystkim niektóre zbiorowiska roślinne związane z wydmami, mimo silnej presji ludzkiej i znacznego przekształcenia tego terenu.

Negatywny wpływ na ostoję ma silna presja ze strony rozwijającej się Gdańskiej aglomeracji, niekontrolowany ruch turystyczny oraz zanieczyszczenia wód. Wśród głównych zagrożeń należy również wymienić działania hydrotechniczne służące utrzymaniu żeglowności rzeki oraz działania z zakresu ochrony przeciwpowodziowej.

### **PLH220052 Dolina Słupi**

Obszar obejmuje dolinę rzeki Słupi wraz z jej dopływami, od Sulęczyna do ujścia. Na wąskim obszarze doliny Słupi i dolin jej dopływów, skumulowane są cenne siedliska przyrodnicze oraz stanowiska rzadkich, zagrożonych wyginięciem gatunków z różnych grup systematycznych. Na dwóch stanowiskach stwierdzono występowanie *Hamatocaulis vernicosus*. Znaczną część obszaru pokrywają lasy, z udziałem buczyn oraz grądu, a nad ciekami występują pasy łąków.

Do głównych zagrożeń obszaru należy zanieczyszczenie wód ściekami komunalnymi i rolniczymi oraz niekontrolowana presja turystyczno-rekreacyjna, w tym presja osadnicza. Ponadto negatywny wpływ na

rzekę ma obecność budowli hydrotechnicznych na Słupi w Słupsku, Skarszowie Dolnym, Krzyni, Konradowie, Gałęźni Małej i Soszycy, a intensywna hodowla ryb łososiowatych skutkuje wzrostem eutrofizacji wód. Z negatywnymi zmianami w strukturze krajobrazu związane jest także zaniechanie wypasu i wykaszania łąk oraz wycinanie lasu na stokach i krawędzi doliny.

#### **PLH220100 Klify Poddębskie**

Ostoja obejmuje klifowy i wydmy brzeg Bałtyku pomiędzy Orzechowem a Rowami oraz fragment kompleksu leśnego i wydm parabolicznych, od niedawna ruchomych. Brzeg klifowy jest zróżnicowany wysokościowo i występują tu zarówno odcinki klifu żywego, jak i martwego. Obszar ten jest jednym z najaktywniejszych klifów na południowym wybrzeżu Bałtyku. Ostoja obejmuje dość silnie zróżnicowane spektrum siedliskowe, gdzie obok siedlisk oligotroficznym występują relatywnie żyzne siedliska buczyn, grądów i łągów. Obszar ten stanowi miejsce występowania wielu gatunków roślin rzadkich i ginących w regionie oraz objętych ochroną prawną.

Negatywny wpływ na obszar może mieć nasilenie się lokalnej antropopresji związanej z rozwojem turystyki.

#### **PLH220105 Klify i Rafy Kamienne Orłowa**

Obszar obejmuje fragment wód Zatoki Gdańskiej oraz Kępy Redłowskiej, a także wąski, przymorski pas krawędzi wzgórz Gdańsko-Wejcherowskich, wraz z ujściowymi odcinkami rzek Swelini i Potoku Kolibkowskiego. Morska część ostoi stanowi mozaikę różnych siedlisk, tj. głązowiska, wielkie głązy narzutowe obrośnięte zbiorowiskami roślinnymi, piaszczyste dno pokryte łąkami trawy morskiej, dno wybrukowane małymi kamieniami. W wodach ostoi występuje bogata fauna z udziałem rzadkich i objętych ochroną gatunków ryb czy bezkręgowców. Część lądowa ostoi składa się głównie z zalesionej powierzchni morenowej wysoczyzny Kępy Redłowskiej, rozciętej głębokimi dolinami erozyjnymi. Wysoczyzna kończy się nad brzegiem morza stromymi i wysokimi klifami. W granicach tego obszaru przeprowadzono działania zabezpieczające brzeg przed abrazją.

Potencjalnym zagrożeniem dla obszaru może być eksploatacja osadów dennych i budowa elektrowni wiatrowych, a także transport morski i zanieczyszczenie wód.

#### **PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana**

Ostoja obejmuje polską część płytkiego zalewu przymorskiego wraz z Mierzeją Wiślaną oddzielającą go od Bałtyku oraz wąski pas depresyjnych terenów lądowych, przylegających od strony południowej do Zalewu. W skład ostoi wchodzi również półwyspowy fragment Mierzei Wiślanej od miejscowości Kąty Rybackie do granicy państwa. W rzeźbie terenu Mierzei można wyróżnić strefę piaszczystej plaży nadmorskiej i równoległy do niej pas wydmy białych, szarych i brązowych. Około 80% obszaru mierzei pokrywają lasy, głównie acydofilne dąbrowy typu pomorskiego oraz bory nadmorskie, a w obniżeniach terenu znajdują się brzeziny bagienne i olsy. W zagłębieniach między wydmami, wykształciły się torfowiska wysokie i przejściowe. W granicach ostoi stwierdzono występowanie 21 rodzajów siedlisk i 16 gatunków z załączników I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. W Zalewie Wiślanym zachowały się łąki podwodne z udziałem ramienic. W ujściowym odcinku rzek uchodzących do Zalewu występują bardzo rzadkie na Pomorzu zespoły *Nymphoidetum peltatae* i

*Salvinietum natantis*. Na terenie ostoi znajduje się największe znane stanowisko mikołajka nadmorskiego na polskim wybrzeżu.

Główne zagrożenie dla tego terenu stanowi zanieczyszczenie wód przez ścieki komunalne i przemysłowe, prowadzące do ich eutrofizacji, a także nieracjonalna gospodarka zasobami rybnymi. W wyniku stosowania nieselektywnych metod łowienia dochodzi do "przyłowów" ryb, natomiast intensywna eksploatacja trzcinowisk może spowodować zmianę charakteru siedlisk.

#### **PLH280028 Ostoja Drużno**

Obszar składa się z bardzo płytkiego, eutroficznego jeziora, o zabagnionych brzegach z rozległymi trzcinowiskami i płatami olsu. Ostoja charakteryzuje się bogatą roślinnością wodną zanurzoną i pływającą, z szuwarami przy brzegu jeziora. Poziom wody w jeziorze ulega silnym wahaniom, co jest spowodowane zmianami poziomu wody w Zalewie Wiślanym, który jest połączony z ostoją rzeką Elbląg. Jezioro jest przykładem półnaturalnego ekosystemu, na który składają się naturalne procesy zachodzące w dolnej Wiśle oraz gospodarka człowieka, np. osuszanie, obwałowania, systemy kanałów i rowów. W ostoi łącznie występują 4 typy siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz 8 gatunków z Załącznika II ww. dyrektywy.

Zagrożeniem dla ostoi jest antropopresja, która przyspiesza proces eutrofizacji.

#### **PLH320007 Dorzecze Parsęty**

Obszar obejmuje dolinę rzeki Parsęty, od źródeł koło Parsęcka aż po strefę ujściową w Kołobrzegu. Obszar swoim zasięgiem obejmuje m.in. strome jary i wąwozy rzeki Perznicy, Trzebiegoszczy i Łozicy, liczne zakola, starorzecza, torfowiska, lasy łęgowe i zarośla wierzbowe pomiędzy Krosinem a Osówkiem, dolinę Dębnicy. W obszarze zidentyfikowano 25 ważnych siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, tworzących mozaikę i pokrywających ponad 50% powierzchni obszaru. Stwierdzono tu występowanie 11 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Rzeka Parsęta i jej liczne dopływy posiadają bardzo dobre warunki dla tarła łososi oraz innych ryb łososiowatych, tj. troci wędrowniej, pstrąga potokowego i lipienia. Ponadto licznie występuje tu populacja strzebli potokowej, certy i węgorza pochodzenia naturalnego, a także stanowi cenny obszar dla rozrodu wydry. Teren ten jest ważny dla zachowania w Polsce naturalnej populacji złoci pochwowatej, kokoryczy drobnej, czy grążela drobnego oraz jedyne na Pomorzu stanowiska śledziennicy naprzeciwlistnej. Znajdują się tu wyjątkowo dobrze zachowane podmokłe łąki eutroficzne i kalcyfile, torfowiska źródłiskowe oraz duże zróżnicowanie wielu innych typów mokradeł, w szczególności torfowisk.

Do głównych zagrożeń tego obszaru należy zmienianie stosunków wodnych poprzez odwadnianie mokradeł, a także zaniechanie wypasu oraz zarzucenie koszenia łąk świeżych i podmokłych. Niebezpieczeństwo dla lokalnych systemów może stanowić zalesianie torfowisk i podmokłych łąk oraz nieuporządkowana gospodarka wodno-ściekowa i gospodarka odpadami.

#### **PLH320015 Police – kanały**

Obszar składa się z sieci podziemnych kanałów o długości około 4000 m, które stanowią pozostałość po przedwojennej fabryce paliw lotniczych – Hydrier Werke Politz. Znajduje się tu największe zimowisko



nietoperzy na Pomorzu Zachodnim. Zimuje tu 6 gatunków nietoperzy, z czego 2 zostały wymienione w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Zagrożeniem dla ostoi może być niszczenie i przekształcanie zimowisk, niepokojenie zwierząt, a także nieodpowiednie przeprowadzanie remontów budynków ze schronieniami dla nietoperzy.

#### **PLH320017 Trzebiatowsko-Kołobrzski Pas Nadmorski**

Ostoja obejmuje dobrze zachowany fragment zróżnicowanego geomorfologicznie wybrzeża Bałtyku: brzegi klifowe, wydmy, mierzeje odcinające lagunowe jeziora przymorskie oraz płytkie ujścia rzek. Typowo wykształcony układ pasowy biotopów obejmuje pas wód przybrzeżnych, plażę z grupowaniami organizmów psammofilnych oraz pasami kiziny, inicjalne stadia wydm białych, wydmy szare z roślinnością niską oraz wydmy brunatne, porośnięte borami bażynowymi. Charakterystycznym elementem pasa brzegowego są jeziora lagunowe – Resko Przymorskie i Liwia Łuża, oddzielone od morza wąskim pasem mierzei. Pełnią one ważną rolę jako ostoje ptaków oraz obfitują w cenne gatunki flory. Od południa granice ostoi stanowi rozległe, pasmowe obniżenie Pradoliny Bałtyckiej, która w dużym stopniu wypełniona jest pokładami torfów niskich. Na północ od Włodarki występuje jedno z bardziej rozległych skupisk roślinności halofilnej w Polsce, natomiast w okolicach Robów i Stramniczki znajdują się niewielkie, ale cenne florystycznie mszarne torfowiska typu bałtyckiego. Łącznie w ostoi stwierdzono występowanie 27 typów siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz 17 gatunków zwierząt wymienionych w załączniku II do dyrektywy.

Do głównych zagrożeń obszaru należy presja związana z rozwojem turystyki i rekreacji, tj. niszczenie siedlisk przez zabudowę, niszczenie i wydeptywanie siedlisk przez turystów, zanieczyszczanie i zaśmiecanie. Negatywny wpływ na siedliska mają również prace zabezpieczające wybrzeże, np. czyszczenie plaż, zabezpieczenie klifu, które powodują przekształcenie i ubożenie tych siedlisk. Zagrożenie dla tego obszaru może także stanowić realizacja planów zalesień lub zmiany stosunków wodnych siedlisk halofilnych i nadrzecznych siedlisk okrajowych oraz odcięcie jezior przymorskich od dopływu wód słonych.

#### **PLH320018 Ujście Odry i Zalew Szczeciński**

Obszar jest położony u ujścia rzeki Odry obejmujący również jej dolny odcinek, Zalew Szczeciński, wyspę Chrząszczewską i Zalew Kamieński. Dźwina i Zalew Kamieński to najbardziej naturalne elementy ujścia Odry, gdzie w zacisznych enklawach różnych części zalewu występuje wiele gatunków hydrofitów. Zalew Szczeciński ograniczają od północy tereny wyspy Wolin i Uznam. Przy wylotach ramion ujściowych wód zalewu rozwijają się delty wsteczne powstające w wyniku wlewania się wody morskiej do jego akwenu, w efekcie czego następuje podwyższenie stanu wód w zalewie oraz wzrost zasolenia. Znajduje to swoje odzwierciedlenie w obecności roślin słonolubnych. Ponad 80% obszaru stanowi laguna, priorytetowy rodzaj siedliska z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Łącznie zidentyfikowano tu 13 rodzajów siedlisk z ww. załącznika. Torfowe obszary Basenu Czarnocińskiego są miejscem występowania wielu prawnie chronionych bądź rzadkich gatunków roślin naczyniowych, a także licznych mchów brunatnych i torfowców. Zalew Szczeciński ma kluczowe znaczenie dla ichtiofauny regionu, a także Polski, gdyż jest położony na styku dwóch różnych środowisk: słodko i słonowodnego. Występują tu gatunki ryb charakterystyczne dla obu tych środowisk, a stanowi ważny szlak wędrówek tarłowych takich gatunków jak: certa, aloza, łosoś, troć wędrowna, węgorz



oraz jest miejscem tarła wielu gatunków ryb. Na terenie akwenu łącznie zidentyfikowano 16 gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Wody Zalewu Szczecińskiego oraz urozmaicona strefa wybrzeży jest miejscem egzystencji wielu gatunków ptaków, które znajdują tu dobre warunki żerowania, rozrodu i odpoczynku podczas migracji.

Wśród istotnych zagrożeń należy wskazać nadmierną eksploatację populacji ryb, kłusownictwo, a także zanieczyszczenia wód i powietrza. Niekorzystnym zjawiskiem jest również presja związana z rozwojem turystyki i rekreacji. Zaprzestanie wypasu i koszenia łąk może natomiast doprowadzić do niekorzystnych zmian w siedliskach, a zmiany związane z sukcesją gęstych szuwarów trzcinowych mogą prowadzić do zanikania turzycowisk i łąk halofilnych.

### **PLH320019 Wolin i Uznam**

Obszar stanowi samodzielną jednostkę fizyczno-geograficzną, tj. mezoregion wysp Uznam i Wolin. Wyspy są rozdzielone cieśniną Świny. Krajobraz wysp ukształtował się dopiero w okresie postglacjalnym i obejmuje takie utwory, jak moreny czołowe i denne. Wzniesienia morenowe opadają w strefie przybrzeżnej wysokimi klifami i wydmyami o różnym stopniu sukcesji. Interesującym fragmentem ostoi jest delta rzeki Świny, obejmująca naturalne i sztuczne kanały oraz liczne wyspy z torfowiskami, łąki, trzcinowiska i małe pola, a także płaty lasów olszowych. W ostoi znajduje się kilka, głównie eutroficznych, jezior. Obszar ten charakteryzuje się ogromną różnorodnością ekosystemów lądowych, bagiennych i wodnych oraz bogatą florą, w tym wielu gatunków prawnie chronionych, rzadkich bądź zagrożonych. Zidentyfikowano tutaj ponad 60 zbiorowisk roślinnych o naturalnym charakterze, 30 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym siedliska priorytetowe, tj. nadmorskie wydmy szare, nadmorskie wrzosowiska bażynowe, murawy kserotermiczne ze stanowiskami storczyków, żywe torfowiska wysokie, torfowiska nakredowe, bory i lasy bagienne. Bogata fauna reprezentowana jest m.in. przez 20 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym szczególnie liczne bezkręgowce.

Do głównych naturalnych zagrożeń należy zaliczyć przekształcenia terenu w wyniku procesów sukcesji, powodującej zanik szczególnie cennych biotopów, natomiast negatywne oddziaływania antropogeniczne zależą w szczególności od zanieczyszczeń środowiska związanych z lokalizacją portów i składowisk odpadów.

### **PLH320020 Wzgórza Bukowe**

Obszar obejmuje kompleks leśny nazywany Puszczą Bukową i charakteryzuje się zróżnicowaną rzeźbą terenu. Na tym terenie znajdują się wzgórza porożcinane dolinami i wąwozami, bezodpływowe zagłębienia wypełnione wodą i torfowiskami. Wzgórza Bukowe porastają żyzne i kwaśne buczyny, łągi jesionowo-olszowe i jesionowe, kwaśne dąbrowy, olsy, a także brzeziny bagienne, lasy mieszane z sosną i bory sosnowe. Ponadto w obrębie ostoi występuje duże zróżnicowanie siedlisk nieleśnych, tj. naturalnych zbiorników eutroficznych i dystroficznych, mszar, muraw napiaskowych i kserotermicznych, ekstensywnie użytkowanych łąk świeżych i wilgotnych oraz ciepłolubnych zarośli. Łącznie stwierdzono tu występowanie 18 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG i 11 gatunków z Załącznika II ww. dyrektywy. Flora ostoi składa się z około 1000 gatunków roślin naczyniowych, z czego 94 gatunki to rośliny chronione, a 50 gatunków jest wpisanych do krajowej czerwonej listy.

Zagrożeniem dla obszaru jest antropopresja, która przyspiesza proces eutrofizacji, a także zalesianie łąk.

### **PLH320033 Uroczyska w Lasach Stepnickich**

Ostoja obejmuje obszar dwóch sąsiadujących ze sobą rezerwatów „Olszanka” i „Uroczysko święta im. prof. M. Jasnowskiego”. Pierwszy z nich jest kopolowym torfowiskiem wysokim typu bałtyckiego, natomiast drugi z nich stanowi fragment rozległego kompleksu torfowisk u ujścia Odry do Zalewu Szczecińskiego. Obszar ten jest bardzo ważny dla ochrony torfowisk wysokich, lasów łągowych i borów bagiennych. Łącznie stwierdzono tu występowanie 4 siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG oraz 2 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. W ostoi znajduje się jedno z najbogatszych w Polsce stanowisk długosza królewskiego.

Negatywny wpływ na obszar ma wydobywanie torfu, presja na zalesianie torfowisk oraz prowadzenie prac odwodnieniowych. Potencjalne zagrożenie w skali długofalowej dla obszaru stwarza udokumentowana tendencja zmian zachodzących w klimacie w kierunku jego ocieplenia i malejących opadów w okresie letnim.

### **PLH320037 Dolna Odra**

Dolna Odra, rozciągająca się na przestrzeni ok. 90 km, stanowi mozaikę środowisk, obejmującą tereny podmokłe z torfowiskami i łąkami zalewanymi wiosną, lasy olszowe i łągowe, starorzecza, liczne odnogi rzeki i wysepki. Ostoja obejmuje również fragmenty strefy krawędziowej Doliny Odry z płatami roślinności sucholubnej, w tym z murawami kserotermicznymi oraz lasami. Na niewielkim fragmencie obszaru prowadzona jest gospodarka łąkowa oraz wypas bydła. Na terenie obszaru znajdują się dobrze zachowane siedliska, w tym 21 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Stwierdzono również obecność licznych rzadkich i zagrożonych gatunków zwierząt, w tym 17 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej, w tym nocka łydkowłosego. Międzyodrze, tj. wyspa torfowa położona pomiędzy Odrą Wschodnią i Odrą Zachodnią, stanowi obszar największego w Europie torfowiska fluwiogenicznego o miąższości do 10 m, poprzecinanego siecią kanałów, starorzeczy, rowów i rozlewisk o łącznej długości ok. 200 km, gdzie występuje m.in. salwinia pływająca i grzybieńczyk wodny, stanowiące gatunki zagrożone w Polsce. Rezerwat Bielinek, znajdujący się na zboczach doliny, to słynne stanowisko gatunków kserotermicznych i jedyne stanowisko w Polsce świetlistej dąbrowy z okazami dębu omszonego.

Głównym zagrożeniem dla obszaru Dolnej Odry jest zwiększenie powierzchni obszarów rolnych oraz wzrost penetracji ludzkiej związanej z różnymi formami czynnego wypoczynku. Negatywny wpływ na stan środowiska ma również stosowanie nawozów sztucznych, zmiany stosunków wodnych oraz nielegalne wyrzucanie odpadów z gospodarstw.

### **PLH990002 Ostoja na Zatoce Pomorskiej**

Zatoka Pomorska jest akwenem o dużym zróżnicowaniu dna morskiego, które tworzą piaszczyste łąchy, rozległe żwirowiska i głazowiska. W centralnej części obszaru położone jest duże wypłylenie zwane łąwicą Odrzańską. Ostoja stanowi kluczowy obszar dla ochrony piaszczystych łąwic podmorskich trwale przykryte wodą o niewielkiej głębokości oraz jest miejscem regularnego występowania morświna. Zatoka stanowi także ważny obszar dla bałtyckiej populacji parposza.

Potencjalnymi zagrożeniami dla ostoi są zakłócenia fizyczne dna morskiego, spowodowane m.in. wydobywaniem kruszywa.

#### 5.5.4. Parki Narodowe

Żaden z portów morskich nie jest położony w granicach parków narodowych, jedynie 4 z nich znajdują się w otulinach parków narodowych.

Tabela 7 Porty znajdujące się w sąsiedztwie lub otulinie parków narodowych

Port	Park Narodowy
Wapnica	Woliński PN - otulina
Przytór	Woliński PN - otulina
Rowy	Słowiński PN - otulina
Łeba	Słowiński PN - otulina

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

#### Słowiński Park Narodowy

Słowiński Park Narodowy został utworzony w 1967 r. w celu zachowania w niezmienionym pięknie systemu jezior przymorskich, bagien, torfowisk, łąk, nadmorskich borów i lasów, a w szczególności wydmowego pasa mierzei z unikatowymi na skalę europejską, wydmy ruchomymi. Park obejmuje obszar położony na środkowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego pomiędzy Rowami a Łebą. Obszar parku obejmuje pas ruchomych wydmy, odcięte od morza płytkie, lekko słone jeziora (m.in. Łebsko, Gardno) i przylegające do nich bagna. Przez teren parku przepływają, uchodzące do Morza Bałtyckiego, rzeki Łeba, Łupawa i Pustynna. Wydmy białe i szare występują głównie na Mierzei Łebskiej. Powierzchnia terenu zajmowana przez wydmy białe ciągle się powiększa w wyniku zasypywania północnego brzegu jeziora Łebsko. Najbardziej aktywne wydmy poruszają się z prędkością 10 m rocznie.

Na terenie Parku występują zróżnicowane zbiorowiska, które układają się w naturalne ciągi sukcesyjne, od roślin pionierskich znajdujących się na plażach do typowo nadmorskich borów bażynowych. Sukcesję na plażach rozpoczyna piaskownica zwyczajna, za nią występuje wydmuchrzyca piaskowa, turzyce, następnie krzewy i porosty, a ostatnim etapem ekspansji roślinności jest porastający piaski i wydmy bór bażynowy. Na uwagę zasługuje także występowanie na tym obszarze reliktovej mezofilnej buczyny. Na obszarze Parku rozpoznano 46 zespołów roślinnych. Należy podkreślić, że flora roślin naczyniowych jest stosunkowo uboga (ok. 850 gatunków), ale charakterystyczna i bardzo interesująca pod względem ekologicznym i fitogeograficznym. Na terenie tym występuje m.in. subarktyczna malina morożka, subatlantycki wrzosiec bagienny, rzadki w Polsce mikołajek nadmorski i długosz królewski. Park charakteryzuje się bogatą fauną ptaków (255 gatunków, w ty, 192 lęgowych), z czego połowę stanowi ptactwo wodne i błotne. Dla ochrony miejsc lęgowych na jeziorach Łebsko i Gardno utworzono ścisłe rezerваты: Rezerwat przyrody Gackie i Żarnowskie Łęgi, Klukowe Łęgi, Gardnieńskie Łęgi i Ciemińskie Błota. Na brzegach jezior gniazda swe zakładają łabędzie, mewy, kaczki, perkozy, łyski i rybitwy. Na bagnach bytują bataliony, bekasy, kuliki, czaple i żurawie. Natomiast w lasach można spotkać bielika, rybołowa i sowy – m.in. puchacza oraz bardziej pospolite ptaki, takie jak myszołów, sikora, kruk czy dzięcioł. Z większych ssaków jest tu spotykanyłoś, jelen, sarna,

daniel, dzik, natomiast z mniejszych lis, jenot, gronostaj, borsuk, wydra, piżmak oraz bóbr. Na plażach czasami pojawiają się foki i morświny.

Przyroda tego obszaru jest nieustannie narażona na negatywny wpływ działalności człowieka. Główne zagrożenie dla tego obszaru stanowi zmiana stosunków wodnych i murszenie gleb torfowych związane z istnieniem sieci melioracyjnych, uregulowanie koryt rzek i zanikanie starorzeczy, a także wzmożony ruch turystyczny na plażach oraz szlakach turystycznych. Silna presja turystyczna zagraża w okresach wiosennym i letnim lęgom ptakom, a także fokom oraz zbiorowiskom roślinnym, które są niszczone poprzez wydeptywanie i zanieczyszczenie powierzchni ziemi odpadami stałymi. Ponadto niekorzystny wpływ na przyrodę Parku ma eutrofizacja i zanieczyszczenie wód powierzchniowych, zanieczyszczenie Bałtyku związane z gospodarczym wykorzystaniem zasobów morskich i transportem morskim, a także tworzenie farm wiatrowych w otulinie Parku, stwarzających zagrożenie dla ptaków na ich szlakach migracyjnych.

### **Woliński Park Narodowy**

Woliński Park Narodowy został utworzony w 1960 r. i obejmuje ochroną część największej polskiej wyspy – Wolin. W 1996 r. w granice jego obszaru włączono wody przybrzeżne Bałtyku, archipelag wysp we wstecznej delcie Świny wraz z otaczającymi je wodami Zalewu Szczecińskiego. Obszar lądowy Parku charakteryzuje się silnym zróżnicowaniem. W krajobrazie dominuje pasmo wzniesień moreny czołowej graniczące z morzem, a ponadto występują: aktywne klify, bagniste wysepki delty Świny, polodowcowe jeziora, ozy, kemy oraz sandry, a także dobrze zachowane lasy bukowe.

Na terenie Parku stwierdzono występowanie ponad 600 gatunków roślin naczyniowych, w tym wielu gatunków chronionych i rzadkich. Zbocza stromych klifów są porośnięte gęstymi zaroślami rokitnika zwyczajnego. W płytkim, piaszczystym dnie Morza Bałtyckiego znajdują się makroglony: zielenice, krasnorosty i brunatnice. Tereny lądowe porastają lasy bukowe, bukowo-dębowe i sosnowe. Najlepiej zachowane zespoły buczyn są objęte ochroną w obszarach ochrony ścisłej w części południowej – żyzne buczyny oraz w części północnej – kwaśne buczyny, gdzie występuje szczególnie cenna wolińska buczyna storczykowa. Na wydmach można spotkać rzadko występującego mikołajka nadmorskiego, natomiast na obszarze wstecznej delty Świny występują specyficzne zbiorowiska roślinności nieleśnej. Rośnie tu wiele gatunków roślin rzadkich, m.in.: turówka wonna, kłóć wiechowata, woskownica europejska. Również fauna wyspy wykazuje duże zróżnicowanie i jest bogato reprezentowana przez gatunki rzadki. Przez teren wyspy Wolin przebiega główny szlak przelotu ptaków. Na obszarze Parku stwierdzono występowanie ponad 230 gatunków ptaków, w tym m.in.: bielika, wodniczkę, biegusa zmiennego. Ponadto można tu spotkać gronostaja, chrząszcza jelonka, wiele gatunków nietoperzy, a w zamkniętym rezerwacie hodowane są żubry.

Woliński Park Narodowy jest chętnie odwiedzany przez turystów, gdyż na jego obszarze zostały wytyczone liczne piesze, rowerowe i kajakowe szlaki turystyczne, a także ścieżki przyrodnicze.

Istotnym zagrożeniem dla utrzymania walorów przyrodniczych Parku jest wzrastająca presja na udostępnienie terenu Parku do celów urbanistycznych, handlowych i rekreacyjnych. Ponadto ruch turystyczny oraz ruch statków powoduje płoszenie zwierząt. Negatywny wpływ na obszar ma również zanieczyszczenie wód.

### 5.5.5. Rezerваты przyrody

W granicach rezerwatów przyrody znajduje się tylko część obszaru portu w Elblągu.

Tabela 8 Rezerваты przyrody w otoczeniu portów morskich

Port	Lokalizacja rezerwatu względem portu		
	Rezerwat w granicach portu	Rezerwat graniczy/sąsiaduje z portem	Rezerwat w promieniu 5 km
Szczecin			Bukowe zdroje
			Uroczysko Święta
Police		Uroczysko Święta	
		Olszanka	
Stepnica			Olszanka
Świnoujście			Krasiborskie Paprocie
Ustka			Jezioro Modła
			Buczyna nad Słupią
Łeba			Mierzeja Sarbska
Władystawowo		Stone Łąki	Dolina Chłapowska
Hel			Helskie Wydmy
Jastarnia			Helskie Wydmy
Puck			
Gdynia		Kępa Redłowska	Kacze Łęgi
Gdańsk		Ptasi Raj	Dolina Strzyży
Kąty Rybackie			Kąty Rybackie
Elbląg	Zatoka Elbląska	Jezioro Drużno	
Tolkmicko			Nowinka
			Dolina Stradanki
			Kadylski Las
			Buki Wysoczyzny Elbląskiej

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>



### **Rezerwat Zatoka Elbląska**

Ochroną rezerwatową objęta została Zatoka Elbląska, będąca najbardziej na południe wysuniętym fragmentem Zalewu Wiślanego wraz z szerokim pasem szuwarów, w tym Złotą Wyspą. Jest to rezerwat ornitologiczny o powierzchni ok. 640 ha. Szuwary i zarośla są terenami lęgowymi dla ptaków wodno-błotnych - w rezerwacie gniazdują m.in. perkoz dwuczuby, bąk, bączek, gęgawa, błotniak stawowy, b. łąkowy, kropiatka, zielonka, derkacz, rycyk, rybitwa zwyczajna, rybitwa czarna, wąsatka oraz liczne gatunki kaczek (a wśród nich ohar, rożeniec, płaskonos, hełmiatka i podgorzałka). Rezerwat stanowi miejsce pierzowiska licznych gatunków ptaków wodnych, głównie kaczek, łabędzi niemych i łysek. Jest to również teren odpoczynku dla ptaków wędrownych – w czasie wiosennych i jesiennych przelotów najliczniej występują kaczki. Przy niskich stanach wody dogodnie żerowiska znajdują tu siewkowce. W okresie zimowania w rezerwacie przebywają bernikle kanadyjskie, łabędzie nieme i gągoły.

Zagrożeniami związanymi z działalnością człowieka opisanymi w Planie ochrony Rezerwatu są zmiany roślinności w wyniku prowadzenia prac hydrotechnicznych podczas umacniania brzegów i renowacji wału oraz w wyniku przemysłowej eksploatacji trzciny. Jako istotne zagrożenie wskazuje się również rybołówstwo (sieci stawne stanowią pułapkę dla ptaków nurkujących) oraz żeglugę i sporty wodne.

### **Rezerwat Przyrody Ptasi Raj**

Rezerwat Przyrody Ptasi Raj został utworzony w 1959 r. i aktualnie wchodzi on w granice Obszaru Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskie, przy ujściu Wisły Śmiałej do Zatoki Gdańskiej. W skład rezerwatu wchodzi dwa jeziora: Karaś i Ptasi Raj oraz kilka zbiorników wodnych, a także okoliczne bagna, łąki i lasy. Celem ochrony tego obszaru jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych obszaru bagien wraz z dwoma zarastającymi trzciną jeziorami na Żuławach Wiślanych, stanowiącego naturalną ostoję ptactwa wodnego i błotnego oraz miejsce wypoczynku ptaków przelotnych. Z powodu zmian siedliskowych oraz presji antropogenicznej, rezerwat traci na znaczeniu jako lęgownisko ptaków związanych z otwartymi terenami łąk i plaż nadmorskich. Jednakże nadal jest atrakcyjnym miejscem dla ptaków wróblowatych oraz wodno-błotnych, związanych z trzcinowiskiem i podmokłym olsem m.in. dla bąka, gęgawy, żurawia, strumieniówki, błotniaka stawowego. Podczas migracji i zimowania można tu zaobserwować różne gatunki kaczek, łabędzi, mew, rybitw i ptaków siewkowatych. Na terenie rezerwatu występują również drapieżniki, takie jak: myszołowy, bieliki, jastrzębie i sokoły wędrowne. Roślinność rezerwatu stanowią głównie szuwary trzcinowe, miejscami szuwary turzycowe. W południowej części tego obszaru występują kultury sosny i olszy czarnej. Obszar mierzei porasta nieleśna napiaskowa roślinność wydmowa.

Obszar rezerwatu narażony jest na penetrację przez turystów i niszczenie istniejącej infrastruktury. W celu przeciwdziałania płoszeniu ptaków oraz niszczenia roślinności utworzono ścieżkę edukacyjną.

### **Rezerwat Przyrody Kępa Redłowska**

Rezerwat Przyrody Kępa Redłowska został utworzony w 1938 r. i obecnie położony jest w granicach administracyjnych Gdyni. Rezerwat jest częścią nadmorskiej wysoczyzny morenowej, a celem ochrony jest zachowanie unikatowego krajobrazu wybrzeża klifowego z kompleksem lasów bukowych, specyficznych procesów przyrodniczych zachodzących na styku lądu i morza, naturalnych zbiorowisk roślinnych

oraz stanowisk rzadkich gatunków roślin, w tym jarząbu szwedzkiego (*Sorbus intermedia*) stanowiącego relikw epoki lodowcowej. Najbardziej charakterystycznym elementem krajobrazu rezerwatu jest aktywny klif w Orłowie o wysokości dochodzącej do 60 m, który w wyniku działalności morza nieustannie się cofa. Na obszarze objętym ochroną występują m.in. rokitnik zwyczajny, podrzeń żebrowiec, wawrzynek wilczytyko.

Ze względu na położenie w centralnej części aglomeracji trójmiejskiej, w granicach Gdyni, rezerwat podlega różnorodnym zagrożeniom. Największy negatywny wpływ na przyrodę rezerwatu wywiera jego nadmierna penetracja rekreacyjna, turystyczna i sportowa oraz izolacja rezerwatu od otaczającego środowiska przyrodniczego i bezpośrednie sąsiedztwo zainwestowania miejskiego o zróżnicowanym charakterze i funkcjach. Zagrożenia o charakterze naturalnym, związane z oddziaływaniem czynników biotycznych i abiotycznych, np. morza, mają zdecydowanie mniejsze znaczenie.

### **Rezerwat Przyrody Uroczysko Święta**

Celem utworzenia rezerwatu przyrody jest ochrona lasów bagiennych z licznymi stanowiskami paproci długosza królewskiego (*Osmunda regalis*) oraz wiciokrzewu pomorskiego (*Lonicera periclymenum*).

### **Rezerwat Przyrody Nadmorski Bór Bażynowy w Mrzeżynie**

Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie w pełni wykształconego zbiorowiska leśnego boru bażynowego na typowym siedlisku wydm nadmorskich oraz ochrona bogatych stanowisk gatunków charakterystycznych dla tego zespołu roślinnego. Ochrona 124-letniego drzewostanu sosnowego wykształconego w karłowatej postaci, charakterystycznej dla tego siedliska.

### **Rezerwat Przyrody Roby**

Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie populacji cennych roślin naczyniowych i zarodnikowych, w tym wrzośca bagiennego, woskownicy europejskiej i rzadkich gatunków torfowców oraz renaturalizacja ich siedliska - zniekształconego torfowiska wysokiego typu bałtyckiego.

### **Rezerwat Przyrody Buczyzna nad Słupią**

Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ekosystemów leśnych - w szczególności żyznej buczyny niżowej *Galio odorati* - *Fagetum* z gatunkami charakterystycznymi oraz starodrzewem bukowym.

### **Rezerwat Przyrody Mierzeja Sarbska**

Celem ochrony jest zachowanie naturalnych nawydmowych i bagiennych zbiorowisk roślinnych, wykształconych w specyficznych warunkach wąskiej mierzei nadmorskiej.

### **Rezerwat Przyrody Słone Łąki**

Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie łąk halofilnych, rzadkich gatunków roślin i siedlisk cennych gatunków ptaków.

### **Rezerwat Przyrody Dolina Chłapowska**

Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie krajobrazu nadmorskiej doliny erozyjnej w strefie krawędziowej Kępy Swarzewskiej wraz z charakterystyczną roślinnością.

### **Rezerwat Przyrody Helskie Wydmy**

Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ekosystemów murawowych, wrzosowiskowych i leśnych, w szczególności bardzo bogatych biot porostów i grzybów naporostowych, charakterystycznych dla naturalnego nadmorskiego krajobrazu wydmowego.

### **Rezerwat Przyrody Kacze Łęgi**

Celem ochrony jest zachowanie łągi wiązowego z wieloma drzewami pomnikowymi.

### **Rezerwat Przyrody Dolina Strzyży**

Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie lasów łągowych i grądowych w dolinie potoku Strzyża oraz stanowisk roślin gatunków chronionych i rzadkich.

### **Rezerwat Przyrody Kąty Rybackie**

Celem ochrony jest zachowanie miejsc łągowych kormorana i czapli siwej.

### **Rezerwat Przyrody Nowinka**

Celem ochrony jest zachowanie oraz ochrona dolin erozyjnych, występujących w nich wysięków i zabagnień oraz porastających je zbiorowisk leśnych.

### **Rezerwat Przyrody Dolina Stradanki**

Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie i ochrona unikatowego krajobrazu doliny rzeki Stradanki z siecią bocznych dolinek oraz porastającego te tereny lasu bukowego, ochrona stanowisk chronionych i rzadkich gatunków roślin oraz ochrona zwierząt, głównie awifauny.

### **Rezerwat Przyrody Kadyński Las**

Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie i ochrona krajobrazu przyrodniczo-kulturowego Lasu Kadyńskiego.

### **Rezerwat Przyrody Buki Wysoczyzny Elbląskiej**

Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie fragmentów żyznej buczyny niżowej *Galio odorati-Fagetum* oraz fragmentu zespołu grądu subatlantyckiego *Stellario holostea-Carpinetum betuli* z czosnkiem niedźwiedzim *Alium ursinum*.

### **Rezerwat Przyrody Cielętnik**

Rezerwat utworzono w celu ochrony procesów ekologicznych w ekosystemach mokradłowych.

## Rezerwat Jezioro Drużno

Jest to rezerwat ornitologiczny, utworzony ze względów naukowych i dydaktycznych oraz dla ochrony miejsc lęgowych ptaków wodnych i błotnych. W rezerwacie występuję wyjątkowe bogactwo roślin naczyniowych i fauny, szczególnie ptaków.

### 5.5.6. Parki krajobrazowe

Porty morskie położone na Mierzejach Helskiej i Wiślanej znajdują się w granicach parków krajobrazowych.

Tabela 9 Parki krajobrazowe w otoczeniu portów

Port	Lokalizacja parku względem portu		
	Park w granicach portu	Park graniczy/sąsiaduje z portem	Park w promieniu 5 km
Szczecin		Szczeciński PK "Puszcza Bukowa"	Dolina Dolnej Odry
Władysławowo		Nadmorski PK	
Hel	Nadmorski PK		
Jastarnia	Nadmorski PK		
Puck		Nadmorski PK	
Gdynia			Trójmiejski PK
Gdańsk			
Krynica Morska	Mierzeja Wiślana		
Kąty Rybackie	Mierzeja Wiślana		
Elbląg		PK Wysoczyzny Elbląskiej	
Tolkmicko	PK Wysoczyzny Elbląskiej		

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

### Nadmorski Park Krajobrazowy

Nadmorski Park Krajobrazowy został utworzony w 1978 r. w celu zachowania naturalnego charakteru brzegów morskich i ujściowych odcinków rzek oraz specyfiki form mierzejowych oraz zachowania charakterystycznego układu strefowego i ciągłości przestrzennej poszczególnych typów ekosystemów nadmorskich. Ponad połowę powierzchni Parku stanowią wody Zatoki Puckiej Wewnętrznej, a część lądowa obejmuje Półwysep Helski oraz wąski pas wybrzeża morskiego (od Białogóry do Władysławowa). Teren ten charakteryzuje się występowaniem wszystkich typów brzegów morskich typowych dla południowego Bałtyku: wybrzeża klifowego, wybrzeża wydmowego oraz niskiego wybrzeża zalewowego. Występują tu również torfowiska. Takie ukształtowanie terenu oraz występowanie określonych siedlisk powoduje, że flora Parku jest bardzo bogata i różnorodna.

Dla zachowania walorów przyrodniczych i krajobrazowych najcenniejsze obszary na terenie Parku i jego otuliny utworzono 13 rezerwatów przyrody, 4 użytki ekologiczne, 1 stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej oraz obszary Natura 2000.

### **Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana**

Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana został utworzony w 1985 r. w celu zachowania unikatowych w skali kraju walorów przyrodniczych, kulturowych, historycznych i krajobrazowych. Park obejmuje wschodnią część Mierzei Wiślanej z ciągami wydm porośniętych nadmorskim borem sosnowym, a miejscami kwaśnym borem mieszanym. Na walory krajobrazowe Parku składają się piaszczyste plaże, występujący na ich zapleczu wał wydmy przedniej oraz zróżnicowane morfologicznie wybrzeża Zalewu Wiślanego. Występują tam zarówno niskie brzegi porośnięte szuwarami, a także wysokie klify wydmowe. Ogromne zróżnicowanie geomorfologiczne związane jest z występowaniem bogatej flory i fauny.

Mierzeja Wiślana jest miejscem atrakcyjnym turystycznie, a na jej obszarze wyznaczono liczne szlaki piesze i rowerowe oraz ścieżki dydaktyczne.

### **Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej**

Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej został utworzony w 1985 r. w celu zachowania wartości przyrodniczych, kulturowych, historycznych i krajobrazowych tego obszaru. Wysoczyzna Elbląska jest płatem falistej moreny dennej z zespołami pagórków. Na jej obszarze można wyróżnić dwie strefy geomorfologiczne: wierzchowinową i krawędziową. Strefa wierzchowinowa charakteryzuje się niewielkimi deniwelacjami terenu i dominacją form akumulacyjnych, natomiast strefa krawędziowa cechuje się dużymi deniwelacjami terenu i jest silnie porozcinana. Występują tu liczne jary i wąwozy porośnięte lasami bukowymi. Na stokach Wysoczyzny od strony północno-zachodniej występują fragmenty wybrzeża klifowego.

Wysoczyzna Elbląska jest miejscem atrakcyjnym turystycznie, a na jej obszarze wyznaczono liczne szlaki piesze i rowerowe oraz ścieżki dydaktyczne.

### **Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa”**

Szczeciński Park Krajobrazowy „Puszcza Bukowa” został utworzony w 1981 r. w celu ochrony zasobów przyrody nieożywionej, ochrony zasobów ekosystemów wodnych i bagiennych oraz ochrony i kształtowania ekosystemów leśnych i nieleśnych. Park jest zlokalizowany w obrębie młodoglacjalnych morenowych Wzgórz Bukowych, a w jego granicach znajduje się Puszcza Bukowa wraz z polanami: Dobropolską, Kołowską i Binowską.

Urozmaicona rzeźba pasma wzniesień morenowych, zróżnicowane warunki mikroklimatyczne, wraz ze złożonymi stosunkami wodnymi i glebowymi, uwarunkowały kształtowanie się rozmaitych zbiorowisk roślinnych. Dominującym elementem krajobrazu Parku są lasy, a Puszcza Bukowa wyróżnia się w skali ponadregionalnej dużą powierzchnią wyjątkowo zróżnicowanych i dobrze zachowanych lasów bukowych. Stwierdzono tu występowanie m.in. 25 zespołów zaroślowych i leśnych, 15 zespołów roślinności wodnej, 38 mokradłowych oraz 30 ruderalnych i segetalnych. Spośród wszystkich zbiorowisk największą powierzchnię zajmuje buczyna pomorska. Obszar Parku porasta również buczyna kwaśna oraz występują zbiorowiska łąkowe. W lokalnych, zwykle bezodpływowych zagłębieniach terenu z wysokim poziomem wody występują olsy i łożowiska. Poza zbiorowiskami leśnymi bogactwo tutejszej szaty roślinnej kształtują ginące zbiorowiska roślinne występujące na torfowiskach, w jeziorach, na skarpach i w dolinach rzek. We florze Wzgórz Bukowych



można rozpoznać ponad 1200 gatunków roślin, z czego aż 65 gatunków podlega całkowitej ochronie prawnej. Różnorodność ekosystemów Parku sprzyja rozwojowi bogatej fauny i stwarza dogodne warunki życia dla prawie wszystkich grup systematycznych zwierząt. Wśród zwierząt występujących na tym obszarze 211 gatunków jest objętych ochroną ścisłą, a 17 gatunków ochroną częściową. Spośród większych ssaków można spotkać jelenie, dziki i sarny. Do wyjątkowo cennych lęgowych gatunków należą ptaki drapieżne: bielik, orlik krzykliwy, kania ruda, błotnik stawowy.

Na obszarze Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” znajduje się wiele miejsc atrakcyjnych turystycznie, gdzie wyznaczono szlaki piesze i rowerowe.

### **Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry**

Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry został utworzony w 1993 r. i jest obszarem chronionym ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe. Celem jego utworzenia jest zachowanie, popularyzacja i upowszechnienie tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Obszar Parku stanowi fluwiogeniczne torfowisko niskie, które pocięte jest gęstą siecią starorzeczy, kanałów, rowów i rozlewisk. Teren ten porastają turzycowiska, trzcinowiska, szuwały, zarośla łązy, łągi wierzbowo-topolowe i kompleksy łągi olsowego. Przedmiotem ochrony jest nie tylko torfowisko, ale również rzadkie i ginące zespoły i gatunki roślin oraz fauna, przede wszystkim ornitofauna wyróżniająca się bogactwem lęgowych, zimujących i przelotnych gatunków wodno-błotnych. Teren Parku ma bogato rozwiniętą sieć hydrograficzną, na którą składają się Odra Zachodnia wpadająca przez Roztokę Odrzańską do Zatoki Szczecińskiej oraz Odra Wschodnia.

Na florę Parku składa się 427 gatunków roślin charakterystycznych dla 96 zbiorowisk roślinnych. Występuje tu m.in. 13 zbiorowisk leśnych i zaroślowych, 28 źródliskowych i bagiennych, 10 terofitów namulnych, 3 murawowe oraz 16 ruderalnych. Obszar ten porastają lasy olsowe, łągi wierzbowe, zarośla łązowe i wiklinowe, a także turzycowiska, mannowiska i trzcinowiska oraz w mniejszym wymiarze szuwar pałkowy. Występujące na obszarze Parku różne środowiska oraz zespoły roślinne są miejscem bytowania bogato występujących tu zwierząt, w szczególności gatunków wodnych i wodno-błotnych. Najważniejszą grupę zwierząt występujących na tym terenie stanowią ptaki. Znajdują się tu najważniejsze i największe pod względem liczebności pierzowiska, noclegowiska i zimowiska ptaków wodno-błotnych. Z gatunków lęgowych ptaków zagrożonych wyginięciem w skali Europy można tu spotkać: bielika, rybołowa, sowę błotną, wodniczkę, błotniaka łąkowego. W okresie jesienno-wiosennym teren Parku jest noclegowiskiem dla żurawia, kaczki, gęsi. Najważniejsze lęgowiska stanowią tereny okresowo zalewane wodą, gdzie wczesną wiosną brakuje wysokich szuwarów. W obszarze gniazdują najczęściej ptaki siewkowate oraz rzadkie gatunki kaczek. Ważną grupę zwierząt zamieszkujących Park stanowią ssaki, z których warto wymienić wydrę i bobra.

Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry posiada duże wartości poznawcze i rekreacyjne. Można tu uprawiać kajakerstwo, żeglarstwo i wędkarstwo, a także turystykę pieszą i rowerową. Z uwagi na status ochrony, a także podmokły charakter tego obszaru, nie jest on przystosowany do tzw. turystyki masowej.

### **Trójmiejski Park Krajobrazowy**

Trójmiejski Park Krajobrazowy został utworzony w 1979 r. w celu zachowania zespołu form ukształtowania terenu strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej, stanowiącej unikat morfologiczny w skali europejskiej,

zachowania szczególnych walorów środowiska wodnego parku, zwłaszcza jezior lobeliowych i cieków o podgórskim charakterze, a także w celu utrzymania pozytywnego wpływu lasów parku na warunki klimatyczne aglomeracji miejskiej. Na obszar Parku składają się dwa rozległe kompleksy leśne na obszarze wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego i jej strefy krawędziowej, które są rozdzielone przez zurbanizowane tereny Wielkiego Kacka, Małego Kacka i Gdyni Dąbrowy. Kompleks północny obejmuje część terenów Gdyni, Rumi, Szemudu i Wejherowa, natomiast kompleks południowy - fragmenty terenów Gdyni, Sopotu i Gdańska. Wśród najcenniejszych walorów Parku należy wymienić unikatową rzeźbę polodowcową, na którą składają się połączenie falistej moreny dennej, wzniesienia moreny czołowej, rynny polodowcowe oraz sandry. W licznych zagłębieniach terenu znajdują się torfowiska i jeziora.

Trójmiejski Park Krajobrazowy znajduje się w bliskim sąsiedztwie Trójmiasta i stanowi ważne zaplecze dla turystyki i rekreacji. Na jego obszarze wyznaczone zostały liczne szlaki turystyki pieszej oraz turystyki kwalifikowanej: trasy rowerowe, narciarstwa biegowego, jazdy konnej oraz ścieżki dydaktyczne.

#### 5.5.7. Pozostałe formy ochrony przyrody

Lokalizację portów względem pozostałych form ochrony przyrody, jak obszary chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz pomniki przyrody zestawiono w poniższych tabelach.

Tabela 10 Obszary Chronionego Krajobrazu w otoczeniu portów

Port	Lokalizacja obszaru względem portu		
	OChK w granicach portu	OChK graniczy/sąsiaduje z portem	OChK w promieniu 5 km
Dźwirzyno	Koszaliński Pas Nadmorski	-	-
Kołobrzeg	Koszaliński Pas Nadmorski	-	-
Darłowo	Koszaliński Pas Nadmorski	-	-
Ustka	-	-	Pas Pobrzeża na Wschód od Ustki
			Pas Pobrzeża na Zachód od Ustki
Rowy	Pas Pobrzeża na wschód od Ustki	-	-
Gdańsk		Wyspy Sobieszewskiej	Żuław Gdańskich
Elbląg	-	Wysoczyzny Elbląskiej - Wschód	-
		Jeziora Drużno	
		Rzeki Nogat	
Frombork	-	-	Rzeki Baudy
			Wysoczyzny Elbląskiej - Wschód
Nowa Pasłęka	Wybrzeża Staropruskiego	-	-

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

Tabela 11 Pomniki przyrody znajdujące się w granicach portów

Port	Pomniki przyrody w granicach portów
------	-------------------------------------

Świnoujście	2 drzewa
Gdańsk	drzewo
Krynica Morska	drzewo

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

Tabela 12 Zestawienie użytków ekologicznych

Port	Lokalizacja obszaru względem portu		
	Obszar w granicach portu	Obszar graniczy/sąsiaduje z portem	Obszar w promieniu 5 km
Szczecin	-	-	Dolina strumieni Skolwinki, Stołczyнки i Żółwinki
			Dolina strumienia Gręziniec
			Stawek przy ul. Śródleśnej
Police	-	-	Dolina strumieni Skolwinki, Stołczyнки i Żółwinki
Nowe Warpno	-	-	Półwysep Podgrodzie
			Łysa Wyspa
Wolin	-	-	Półwysep Rów
Dziwnów	-	Martwa Dziwna	-
Kołobrzeg	-	-	Ekopark Wschodni
Jastarnia	-	-	Torfowe Kłyle
Gdańsk	Zielone Wyspy	Karasiowe Jeziorka	Prochownia pod Kasztanami
	Wydma w Górkach zachodnich	-	Fort Nocek
Elbląg	-	-	Polder Jagodno
			Polder Jagodno II
Tolkmicko	-	-	Bagienne Pola
Frombork	-	-	Bagienne Pola
			Skarpy

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

Tabela 13 Zestawienie stanowisk dokumentacyjnych

Port	Lokalizacja obszaru względem portu		
	Obszar w granicach portu	Obszar graniczy/sąsiaduje z portem	Obszar w promieniu 5 km
Szczecin	-	-	Margle Kredowe nad Jeziorem Szmaragdowym
Dziwnów	-	-	Dziwnówek - Kra Jurajska
Gdynia	-	-	Klif Oksywski

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

Tabela 14 Zestawienie zespołów przyrodniczo - krajobrazowych

Port	Lokalizacja obszaru		
	Obszar w granicach portu	Obszar graniczy/sąsiaduje z portem	Obszar w promieniu 5 km
Szczecin	-	Dębina	Wodozbiór
		Zaleskie Łęgi	Dolina Siedmiu Młynów

Port	Lokalizacja obszaru		
	Obszar w granicach portu	Obszar graniczy/sąsiaduje z portem	Obszar w promieniu 5 km
			Zespół Parków Kasprowicza-Arkoński
Świnoujście	-	Torfowiska Uznamskie	-
Hel	-	Helski Cypel	-
Gdańsk	-	-	Dolina Strzyży
			Dolina Potoku Oruńskiego

Źródło: <http://www.geoserwis.gdos.gov.pl>

#### 5.5.8. Korytarze ekologiczne

Polskie porty morskie położone są poza obszarami wyznaczonymi jako korytarze migracji ssaków drapieżnych (wg Jędrzejewskiego). Wyjątkiem jest Port Police, który położony jest w korytarzu Roztoka Odrzańska.

### 5.6. Wody powierzchniowe i zagrożenie powodziowe

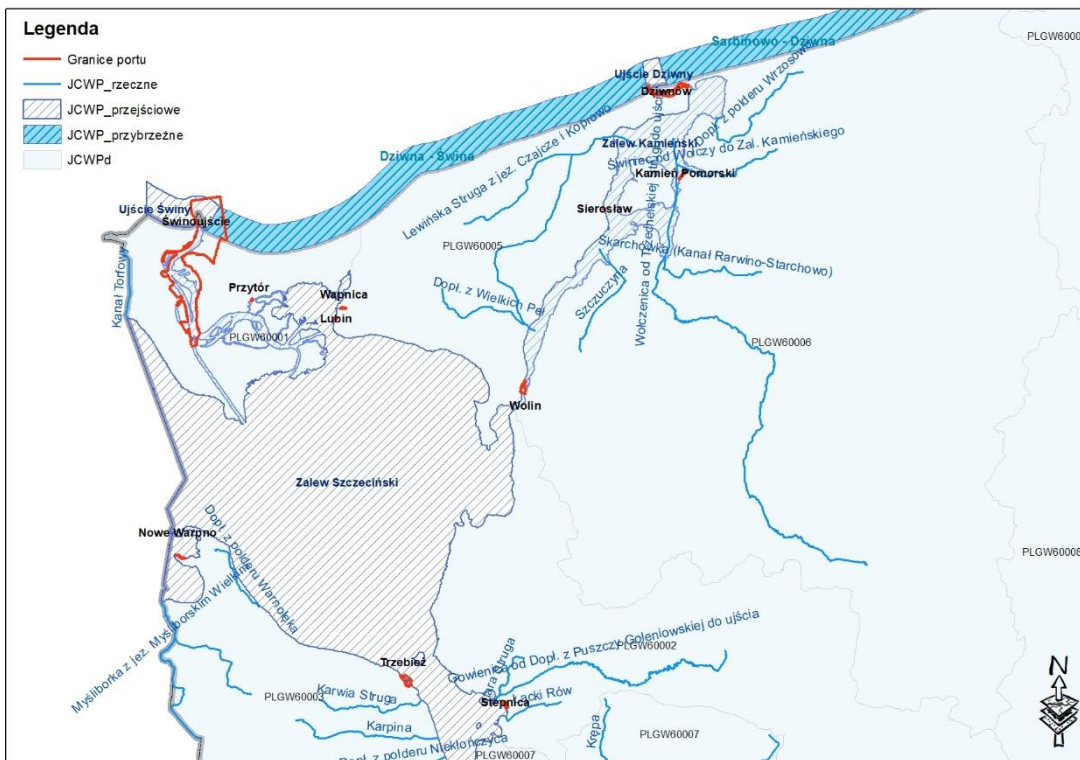
#### 5.6.1. Wody powierzchniowe, w tym stan jednolitych części wód powierzchniowych

Obszar zlewiska Morza Bałtyckiego obejmuje powierzchnię 1 721 233 km<sup>2</sup>. Powierzchnia samego Bałtyku wraz z Kattegatem wynosi ok. 415 266 km<sup>2</sup>. Linia brzegowa Bałtyku ma długość ok. 8100 km, z czego długość wybrzeża wynosi 770 km (z Zalewem Szczecińskim i Zalewem Wiślanym).

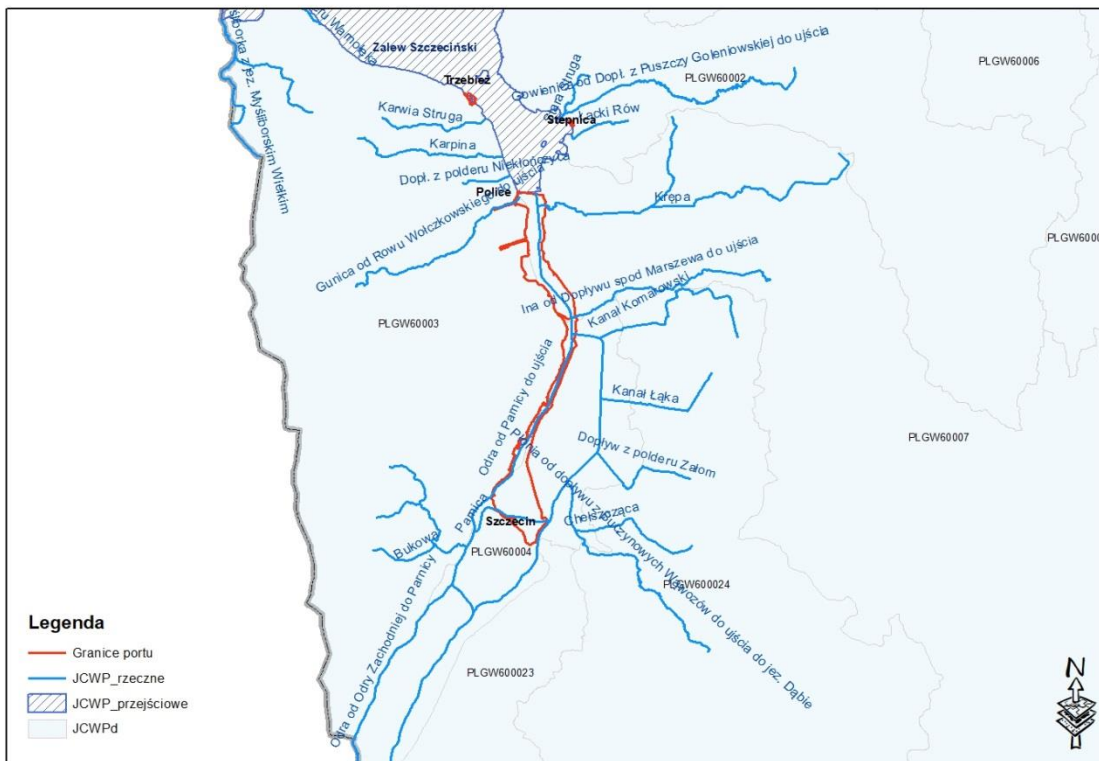
Obszar analiz PRPPM znajduje się w zasięgu Regionów Wodnych:

- Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego (obszar działania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie), w tym dolny odcinek rzeki Odry wraz z dopływami, rzeki Przymorza, Zalew Szczeciński, Zatokę Pomorską. Odcinek ujściowy Odry tworzy skomplikowany układ hydrograficzny z systemem ramion i licznych rozgałęzień. Największe rzeki Przymorza uchodzące do Bałtyku to: Świna, Dziwna (36,0 km), Rega (167,8 km), Parsęta (127,1 km) wraz z Radwią (83,0 km), Czerwona (26,6 km), Wieprza (111,7 km). Zalew Szczeciński oraz Zatoka Pomorska charakteryzują się zmiennymi warunkami hydrochemicznymi, wywołanymi wzajemnym oddziaływaniem wód śródlądowych i morskich.
- Dolnej Wisły (obszar działania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku), w tym północną część obszaru dorzecza Wisły poniżej Włocławka do ujścia do Morza Bałtyckiego (Zatoki Gdańskiej), zlewnie rzek Przymorza na zachód od ujścia Wisły po rzekę Słupię, rzekę Paśćkę. Region wodny Dolnej Wisły odznacza się stosunkowo gęstą siecią hydrograficzną. Obszar Żuław Wiślanych charakteryzuje się występowaniem gęstej sieci rzecznej i sieć kanałów oraz rowów melioracyjnych. Największe rzeki uchodzące do otwartego morza to: Piaśnica, Łeba, Łupawa oraz Słupia.

Rysunek 20 JCWP w rejonie Zalewu Szczecińskiego



Rysunek 21 JCWP w rejonie Portu Szczecin





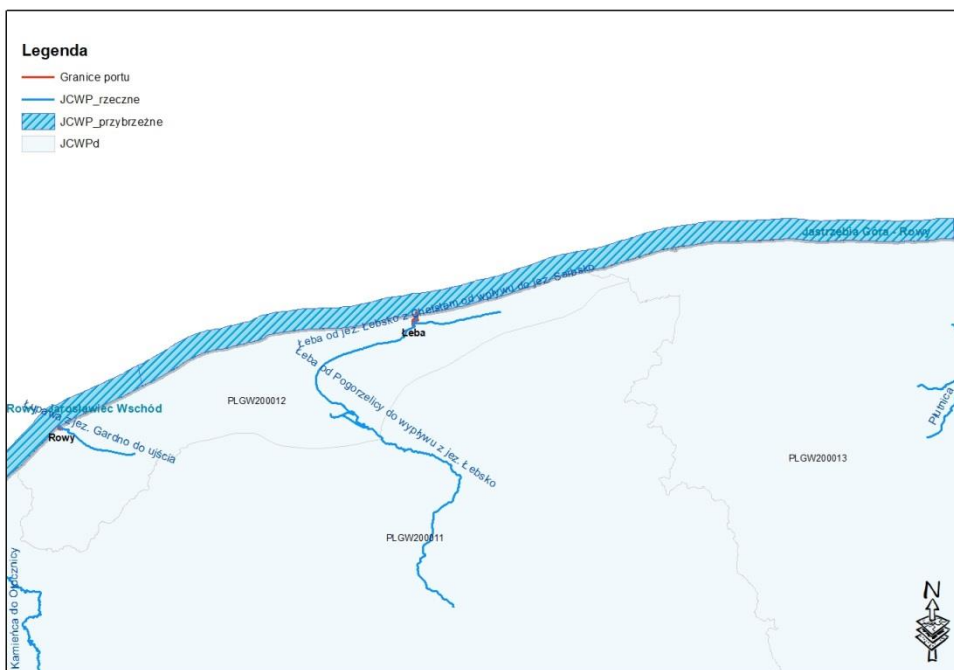
Rysunek 22 JCWP w rejonie Portu Kołobrzeg



Rysunek 23 JCWP w rejonie Portów w Darłowie i Ustce



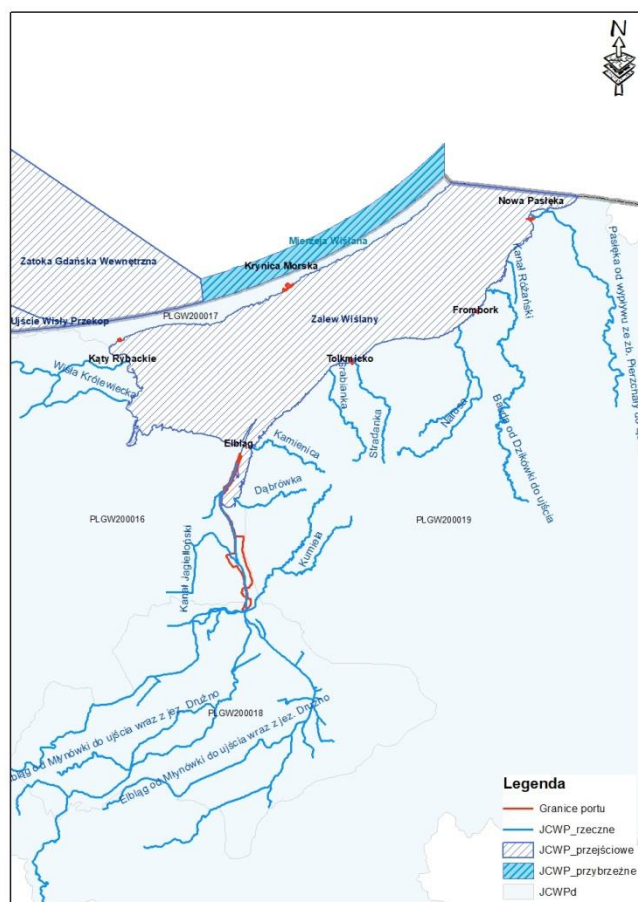
Rysunek 24 JCWP w rejonie Portu w Łebie



Rysunek 25 JCWP w rejonie Mierzei Wiślanej



Rysunek 26 JCWP w rejonie Zalewu Wiślanego



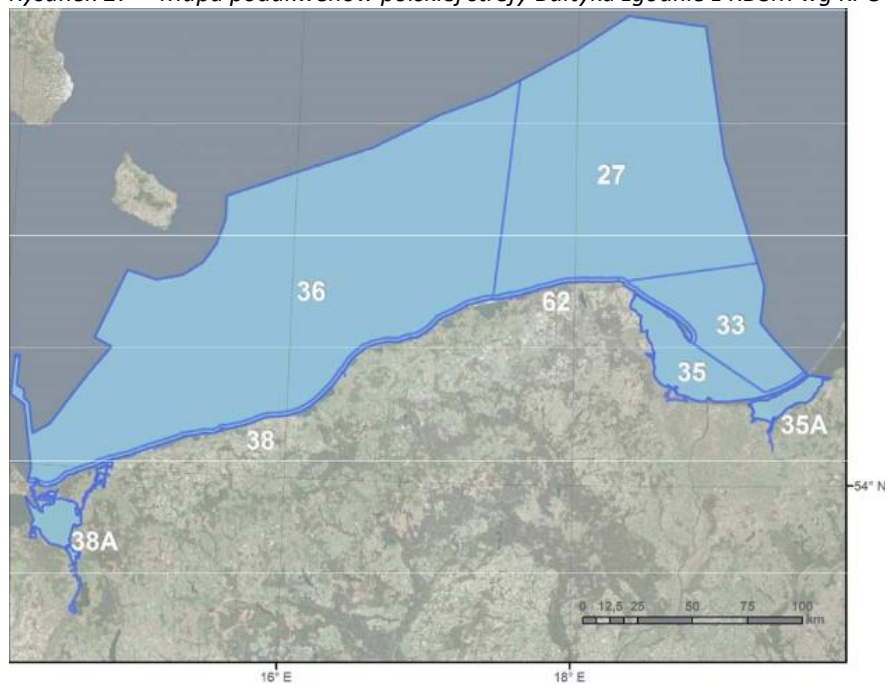
Polskie obszary morskie obejmują trzy rodzaje akwenów: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną, o łącznej powierzchni około 33 307 km<sup>2</sup>. W skład morskich wód

wewnętrznych, o powierzchni około 1 991 km<sup>2</sup>, wchodzą: część Zatoki Gdańskiej, Zalew Szczeciński, Zalew Wiślany i wody portowe. Polskim morzem terytorialnym jest przybrzeżny pas wód morskich o szerokości 12 km liczonych od linii podstawowej morza, o łącznej powierzchni 8 682 km<sup>2</sup>. Do morza terytorialnego przylega określona przez umowy międzynarodowe wyłączna strefa ekonomiczna o łącznej powierzchni 22 634 km<sup>2</sup>. W obrębie polskich obszarów morskich wyodrębniono podakweny:

- Wody otwarte wschodniej części Bałtyku Właściwego (nr 27);
- Wody otwarte Zatoki Gdańskiej (nr 33);
- Polskie wody przybrzeżne Zatoki Gdańskiej (nr 35);
- Wody otwarte Basenu Bornholmskiego (nr 36);
- Polskie wody przybrzeżne Basenu Bornholmskiego (nr 38);
- Polskie wody przybrzeżne wschodniej części Bałtyku Właściwego (nr 62);
- Polska część Zalewu Wiślanego (nr 35A);
- Polska część Zalewu Szczecińskiego (nr 38A).

Według wstępnej oceny stanu środowiska morskiego polskich obszarów morskich, którą przeprowadzono w oparciu o 11 wskaźników opisowych wynika, że jedynie stan wód otwartych Basenu Bornholmskiego (36) zbliża się do stanu dobrego. Najgorszy stan środowiska występuje w wodach otwartych Zatoki Gdańskiej i pozostałych podakwenach.

Rysunek 27 Mapa podakwenów polskiej strefy Bałtyku zgodnie z RDSM wg KPOWM



W obrębie polskiego obszaru morskiego wyodrębniono 9 JCWP przejściowych i 10 JCWP przybrzeżnych<sup>3</sup>. Według aPGW celem środowiskowym dla w/w JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu/potencjału ekologicznego. Dla 7 JCWP przejściowych celem jest osiągnięcie dobrego stanu chemicznego, dla dwóch JCWP utrzymanie dobrego stanu chemicznego. Wg aPGW wszystkie JCWP przejściowe są zagrożone nieosiągnięciem celu środowiskowego. Dla JCWP przybrzeżnych ustalono za cel osiągnięcie dobrego stanu/potencjału ekologicznego, dla 6 JCWP ustalono za cel osiągnięcie dobrego stanu chemicznego, dla 4 JCWP ustalono za cel utrzymanie dobrego stanu chemicznego. Spośród 10 zidentyfikowanych JCWP przybrzeżnych 6 zostało wskazanych jako zagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych, a 4 jako niezagrożone.

Tabela 15 JCW przybrzeżnych i przejściowych POM

WODY PRZEJŚCIOWE		WODY PRZYBRZEŻNE	
Ujście Dziwny	PLTWVWB	Dziwna – Świna	PLCWIIIWB9
Zalew Kamieński	PLTWIWB9	Sarbinowo – Dziwna	PLCWIIWB8
Zalew Pucki	PLTWIIWB2	Jarosławiec – Sarbinowo	PLCWIIIWB7
Zatoka Pucka Zewnętrzna	PLTWIIIWB3	Rowy – Jarosławiec Zachód	PLCWIIWB6W
Ujście Wisły Przekop	PLTWVWB	Rowy – Jarosławiec Wschód	PLCWIIWB6E
Zatoka Gdańska	PLTWIVWB4	Jastrzębia Góra – Rowy	PLCWIIIWB5
Wewnętrzna		Władysławowo – Jastrzębia	PLCWIIWB4
Zalew Szczeciński	PLTWIWB8	Góra	
Ujście Świny	PLTWVWB	Półwysep Hel	PLCWIIWB2
Zalew Wiślany	PLTWIWB	Mierzeja Wiślana	PLCWIIWB1
		Port Władysławowo	PLCWIIWB3

Źródło: wg KPOWM.

<sup>3</sup> KPOWM



Tabela 16 Charakterystyka JCWP przejściowych w obrębie polskich wód morskich (wg aPGW)

L.p.	Nazwa JCW	Kod JCWP	Typ JCW	Status wg PGW	Status wg aPGW	Powierz. [km <sup>2</sup> ]	Dorzecze	Region wodny	Stan JCWP wód aPGW	Ryzyko nieosiągnięcia celów środowisk. wg aPGW
1	Zatoka Gdańska Wewnętrzna	TWIVWB4	TWIV zatokowy z substratem ilasto-mulistym	NAT	NAT	710,28	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	Zagrożona
2	Zalew Wiślany	TWIWB1	TWI lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym	NAT	SZCW	301,74	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	zagrożona
3	Ujście Wisły Przekop	TWVWB5	TWV ujściowy z substratem piaszczystym	NAT	SZCW	64,24	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	zagrożona
4	Zalew Pucki	TWIIWB2	TWII zalewowy z substratem piaszczystym i mulistym	NAT	NAT	111,13	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	zagrożona
5	Zatoka Pucka Zewnętrzna	TWIIIWB3	TWII zalewowy z substratem piaszczystym i mulistym	NAT	NAT	285,93	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	Zagrożona
6	Zalew Szczeciński	TWIWB8	TWI lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym	SZCW	SZCW	407,28	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Zagrożona
7	Ujście Świny	TWVWB7	TWV ujściowy z substratem piaszczystym	SZCW	SZCW	8,93	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Zagrożona
8	Ujście Dziwny	TWVWB6	TWV ujściowy z substratem piaszczystym	SZCW	SZCW	2,39	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Zagrożona
9	Zalew Kamieński	TWIWB9	TWI lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym	NAT	NAT	43,6	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Zagrożona

Źródło: aPGW 2016

Tabela 17 JCWP przybrzeżne (wg aPGW)

L.p.	Nazwa JCW	Kod JCWP	Typ JCW	Status wg PGW	Status wg aPGW	Powierz. [km <sup>2</sup> ]	Dorzecze	Region wodny	Stan JCWP wg aPGW	Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych
1	Mierzeja Wiślana	CWIWB1	CWI mierzejowy	NAT	NAT	41,33	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	Zagrożona
2	Półwysep Hel	CWIWB2	CWI mierzejowy	NAT	NAT	70,15	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	Zagrożona
3	Port Władysławowo	CWIWB3	CWI mierzejowy	SZCW	SZCW	0,12	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	Zagrożona
4	Władysławowo - Jastrzębia Góra	CWIIWB4	CWII otwarte wybrzeże z klifami i substratem piaszczystym	NAT	NAT	17,44	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	Zagrożona
5	Jastrzębia Góra - Rowy	CWIIIWB5	CWIII otwarte wybrzeże z substratem piaszczystym i brzegiem wydmowym	NAT	NAT	141	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	niezagrożona
6	Rowy - Jarosławiec Wschód	CWIIWB6E	CWII otwarte wybrzeże z klifami i substratem piaszczystym	NAT	NAT	46,02	obszar dorzecza Wisły	region wodny Dolnej Wisły	Zły	Niezagrożona
7	Rowy - Jarosławiec Zachód	CWIIWB6W	CWII otwarte wybrzeże z klifami i substratem piaszczystym	NAT	NAT	38,78	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Niezagrożona
8	Jarosławiec - Sarbinowo	CWIIIWB7	CWIII otwarte wybrzeże z substratem piaszczystym i brzegiem wydmowym	SZCW	NAT	98,58	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Niezagrożona
9	Sarbinowo - Dziwna	CWIIWB8	CWII otwarte wybrzeże z klifami i substratem piaszczystym	SZCW	NAT	153,67	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Zagrożona
10	Dziwna - Świna	CWIIIWB9	CWIII otwarte wybrzeże z substratem piaszczystym i brzegiem wydmowym	NAT	NAT	58,83	obszar dorzecza Odry	region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Zły	Zagrożona

Źródło: aPGW 2016.

Ocenę stanu wód powierzchniowych WIOŚ za 2017 rok wykonano w odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych na podstawie badań w reprezentatywnych punktach pomiarowo-kontrolnych. Przeprowadzono ją zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2016r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz.U. 2016 r. poz. 1187), a także o wytyczne Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Dla województwa pomorskiego ocenę elementów biologicznych JCWP przejściowych i przybrzeżnych wykonano na podstawie stężenia chlorofilu „a”, makroglonów i okrytozależkowych (wskaźnik SM1), makrobezkręgowców bentosowych (multimetryczny indeks B) oraz ichtiofauny (wskaźnik SI). W przypadku JCWP: Port Władysławowo, Rowy - Jarosławiec Zachód, Rowy - Jarosławiec Wschód, Półwysep Hel, Zalew Pucki, Jastrzębia Góra - Rowy o klasie elementów biologicznych zdecydowało stężenie chlorofilu „a” (5 klasa). Dla JCWP Zatoka Gdańska Wewnętrzna na klasę elementów biologicznych dodatkowo miał wpływ wskaźnik makrobezkręgowców bentosowych (multimetryczny indeks B) odpowiadający 5 klasie. Dla siedmiu JCWP stan biologiczny odpowiadała 5 klasie, dla JCWP Mierzeja Wiślana, Ujście Wisły Przekop oraz Zatoka Pucka Zewnętrzna klasie 4, dla JCWP Władysławowo - Jastrzębia Góra klasie 2. Stan hydromorfologiczny odpowiadał klasie 1 dla wszystkich JCWP poza JCWP wyznaczonymi jako SZCW Port Władysławowo, Ujście Wisły Przekop. Dla JCWP: Zatoka Gdańska Wewnętrzna, Rowy - Jarosławiec Zachód, Rowy - Jarosławiec Wschód, Półwysep Hel, Zalew Pucki, Jastrzębia Góra - Rowy stan/potencjał wód oceniono jako zły. Dla JCWP Port Władysławowo potencjał wód oceniono jako zły. Dla JCWP Władysławowo - Jastrzębia Góra stan oceniono jako umiarkowany ekologiczny, dla JCWP Zatoka Pucka Zewnętrzna oraz Mierzeja Wiślana stan wód oceniono jako słaby, dla JCWP Ujście Wisły Przekop potencjał słaby.

Dla województwa zachodniopomorskiego dla jednej jednolitej części wód przejściowych (Zalew Kamieński) i jednej przybrzeżnej (Dziwna-Świna) stan ekologiczny sklasyfikowano jako słaby, a dla dwóch JCWP przybrzeżnych (Jarosławiec-Sarbinowo, Sarbinowo-Dziwna) stan ekologiczny sklasyfikowano jako zły. Stan elementów biologicznych oraz fizykochemicznych zaważył o takim wyniku klasyfikacji. Dla JCWP przejściowych Ujście Świny potencjał ekologiczny określono jako umiarkowany, dla JCWP Zalew Szczeciński jako słaby, dla JCWP przejściowych Ujście Dziwny jako zły. O takim wyniku klasyfikacji zaważył potencjał elementów biologicznych i wspomagających klasyfikację biologiczną elementów fizykochemicznych.

Tabela 18 Klasyfikacja stanu jednolitych części wód przejściowych i przybrzeżnych wg WIOŚ 2016

Nazwa JCW	Kod JCWP	Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów hydromorfologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych (3.1-3.5)	Stan potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Stan wód
Zatoka Gdańska Wewnętrzna	TWIVWB4	V	I	PSD	ZŁY	DOBRY	ZŁY
Zalew Wiślany <sup>4</sup>	TWIWB1	V	-	PPD	ZŁY	PSD	ZŁY
Ujście Wisły Przekop	TWVWB5	IV	II	PPD	SŁABY	-	ZŁY
Zalew Pucki	TWIIWB2	V	I	PSD	ZŁY	DOBRY	ZŁY
Zatoka Pucka Zewnętrzna	TWIIIWB3	IV	I	PSD	SŁABY	DOBRY	ZŁY
Zalew Szczeciński	TWIWB8	IV	II	PSD	SŁABY	PSD	ZŁY
Ujście Świny	TWVWB7	III	II	PPD	UMIARKOWANY	DOBRY	ZŁY
Ujście Dziwny	TWVWB6	V	II	PPD	ZŁY	DOBRY	ZŁY
Zalew Kamieński	TWIWB9	IV	I	PSD	SŁABY	DOBRY	ZŁY
Mierzeja Wiślana	CWIWB1	IV	I	PSD	SŁABY	-	ZŁY
Półwysep Hel	CWIWB2	V	I	PSD	ZŁY	DOBRY	ZŁY
Port Władysławowo	CWIWB3	V	II	PPD	ZŁY	-	ZŁY
Władysławowo - Jastrzębia Góra	CWIIWB4	III	I	PSD	UMIARKOWANY	PSD-MAX	ZŁY
Jastrzębia Góra - Rowy	CWIIIWB5	V	I	PSD	ZŁY	DOBRY	ZŁY
Rowy - Jarosławiec Wschód	CWIIWB6E	V	I	PSD	ZŁY	DOBRY	ZŁY
Rowy - Jarosławiec Zachód	CWIIWB6W	V	I	PSD	ZŁY	-	ZŁY
Jarosławiec - Sarbinowo	CWIIIWB7	V	I	PSD	ZŁY	DOBRY	ZŁY
Sarbinowo - Dziwna	CWIIWB8	V	I	PSD	ZŁY	PSD	ZŁY
Dziwna - Świna	CWIIIWB9	IV	I	PSD	SŁABY	PSD	ZŁY

Źródło: według WIOŚ 2016<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Raport o stanie środowiska w woj. <http://www.wios.olsztyn.pl/>

<sup>5</sup> Raport o stanie środowiska w woj. zachodniopomorskim 2016 oraz Raport o stanie środowiska w woj. pomorskim 2016 (<https://www.wios.szczecin.pl>, <https://www.gdansk.wios.gov.pl/>)



### 5.6.2. Zagrożenie powodziowe

W regionie wodnym Dolnej Wisły istotny wpływ na zagrożenie powodziowe ma czas trwania wezbrania, który w sposób znaczący zwiększa prawdopodobieństwo podtopień, przesiąków i uszkodzeń obwałowań. Dodatkowym ryzykiem jest zjawisko tzw. cofki podczas której może dochodzić do podpiętrzenia wód w odcinkach ujściowych rzek. W okresach zimowych dodatkowym czynnikiem zwiększającym zagrożenie powodziowe mogą być zatory lodowe oraz zasilanie wód rzecznych z topniejącego śniegu i lodu. Jako znaczące powodzie wskazano powodzie rzeczne (wg klasyfikacji polskiej: powodzie opadowe i roztopowe) oraz powodzie od strony morza (sztormowe)<sup>6</sup>. W Regionie DW wyznaczono 53 ONNP (Obszary Narazone na Niebezpieczeństwo Powodzi) o łącznej powierzchni 3 674 km<sup>2</sup>, stanowiącej 10,5% powierzchni całego regionu, 2% powierzchni obszaru dorzecza Wisły (Rysunek 28). Istotne zagrożenie powodziowe występuje przede wszystkim w obrębie Żuław Wiślanych, wzdłuż doliny Wisły. Ryzyko powodziowe określono dla 33 gmin, zagrożonych wystąpieniem powodzi od strony morza. Bardzo wysoki poziom zintegrowanego ryzyka powodziowego zanotowano w zlewni Zalewu Wiślanego i Zatok.

Rysunek 28 ONNP w Regionie Dolnej Wisły



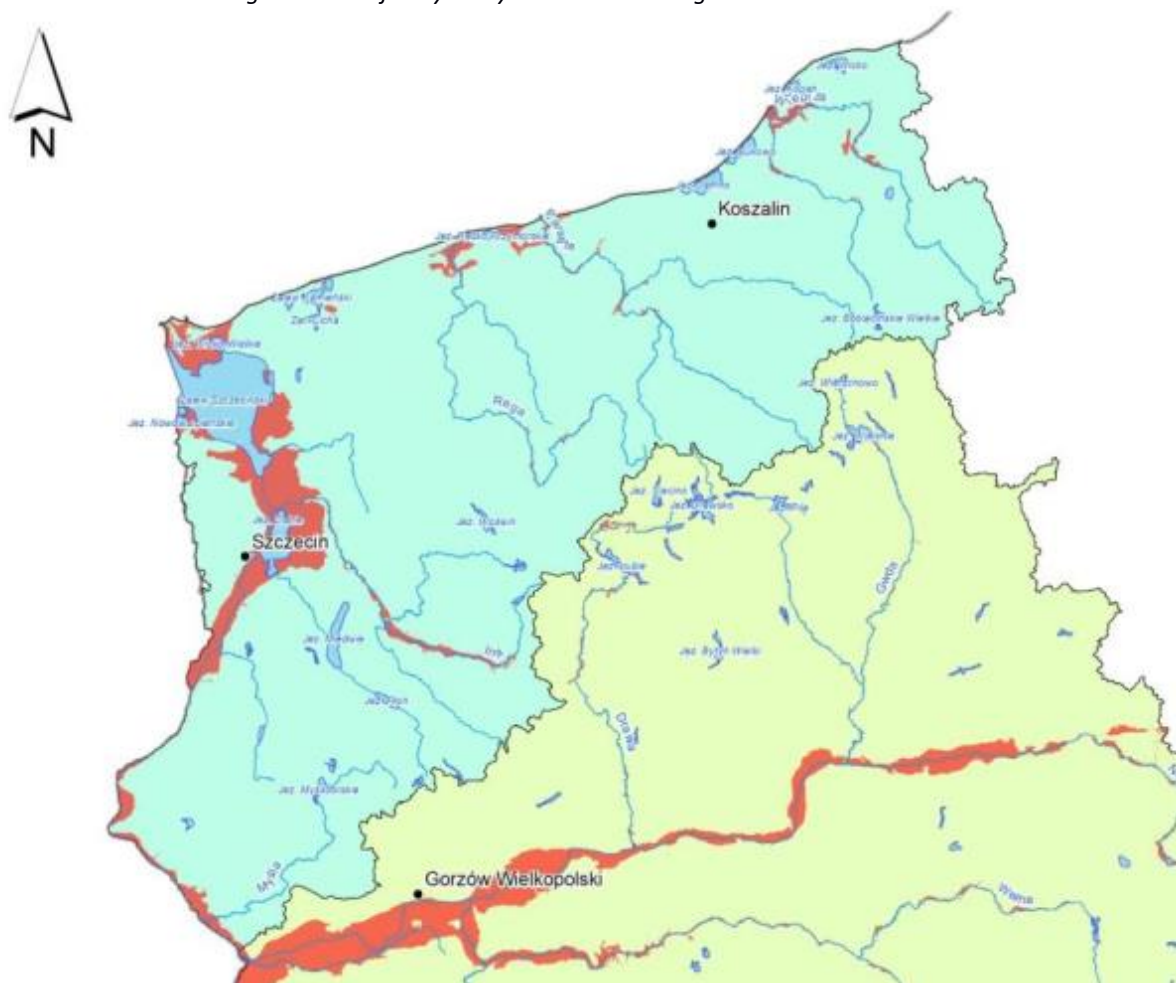
Źródło: PZPR dla dorzecza Wisły, 2016.

W przypadku regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego istotnym zagrożeniem są powodzie sztormowe (zjawisko cofki) oraz powodzie rzeczne, zatorowe. Szczególnie zagrożone są gminy: Boleszkowice, Mieszkowice, Cedynia, Chojna, Widuchowa, Gryfino, Goleniów, Dziwnów, Szczecin, Świnoujście, Nowe

<sup>6</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły

Warpno. W regionie wodnym wyznaczono 18 ONNP (Obszary Narazone na Niebezpieczeństwo Powodzi) o łącznej powierzchni 1 384 km<sup>2</sup>, stanowiącej niecałe 7 % całego regionu oraz 1,2 % obszaru dorzecza Odry<sup>7</sup>.

Rysunek 29 ONNP w regionie Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego



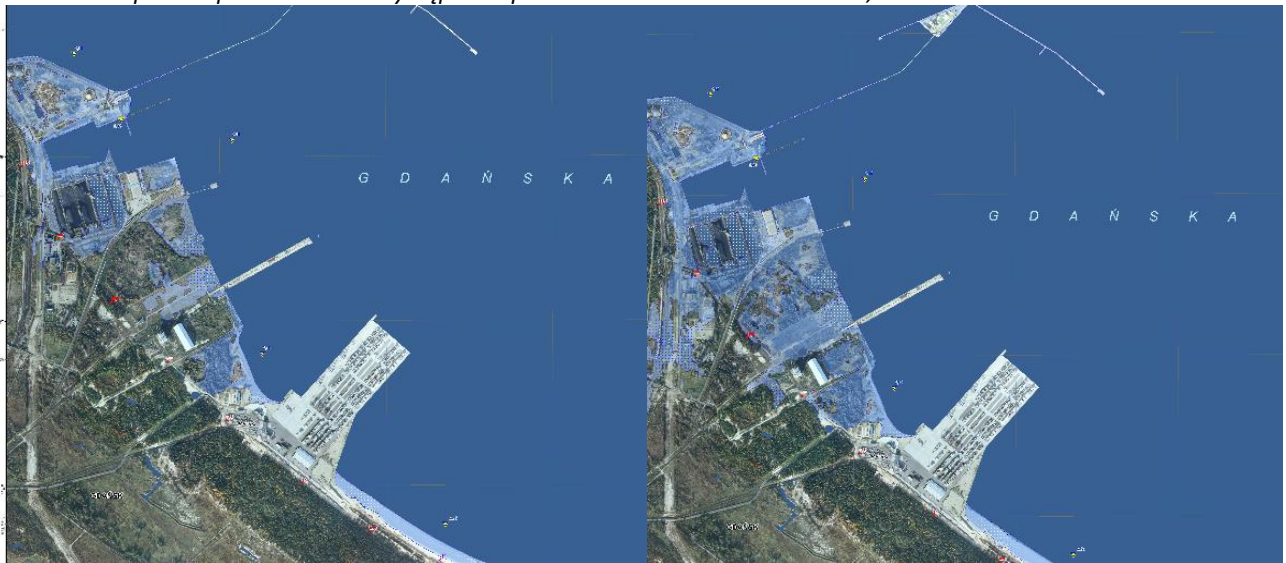
Źródło: PZPR dla dorzecza Odry, 2016.

Scenariusze zmian poziomu morza wskazują, że w okresie 2011-2030 średni roczny poziom morza Bałtyckiego wzdłuż całego wybrzeża wzrośnie o około 5 cm, w stosunku do wartości z okresu referencyjnego tj. 1971–1990. Wobec powyższego istnieje ryzyko wzrostu ilości, intensywności oraz czasu trwania sztormów, co przełoży się na wzrost zagrożenia powodzią od strony morza. Bardzo istotnym skutkiem zmian klimatu będą częstsze zalewy terenów nisko położonych oraz degradacja nadmorskich klifów i brzegu morskiego (PZPR dla dorzecza Wisły, 2016).

Dla wszystkich portów na polskim wybrzeżu, ze względu na lokalizację istnieje wysokie ryzyko zalania infrastruktury portowej. Na podstawie map zagrożenia powodziowego ISOK stwierdzono wysokie ryzyko dla portów położonych w obrębie Zatoki Gdańskiej, Zatoki Puckiej oraz Zatoki Pomorskiej.

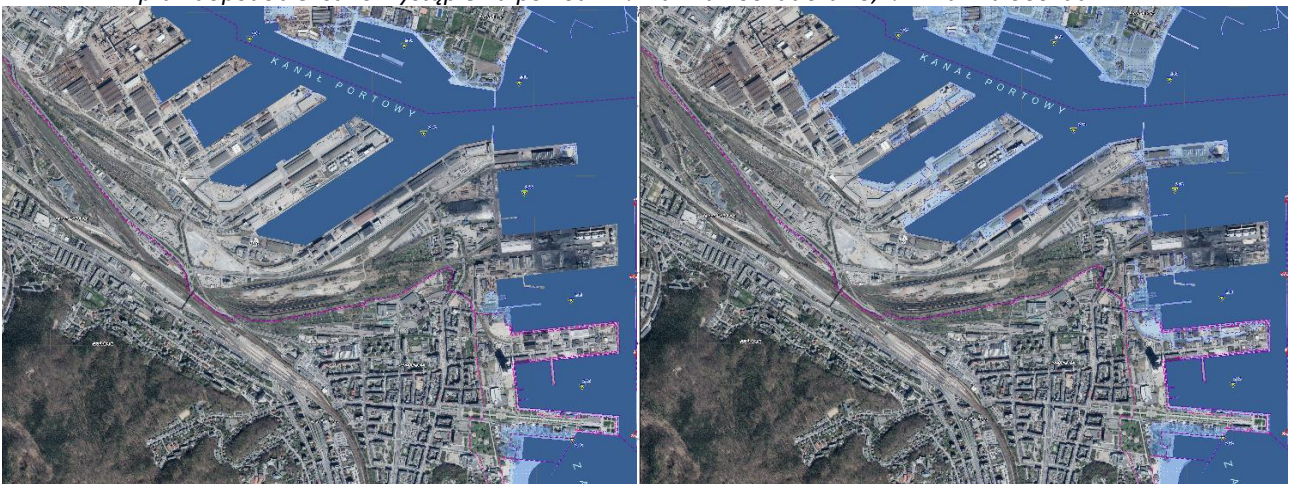
<sup>7</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry

Rysunek 30 Mapa zagrożenia powodziowego portu Gdańsk od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi 1% raz na 100 lat oraz 0,2% – raz na 500 lat



Źródło: (<http://mapy.isok.gov.pl/>)

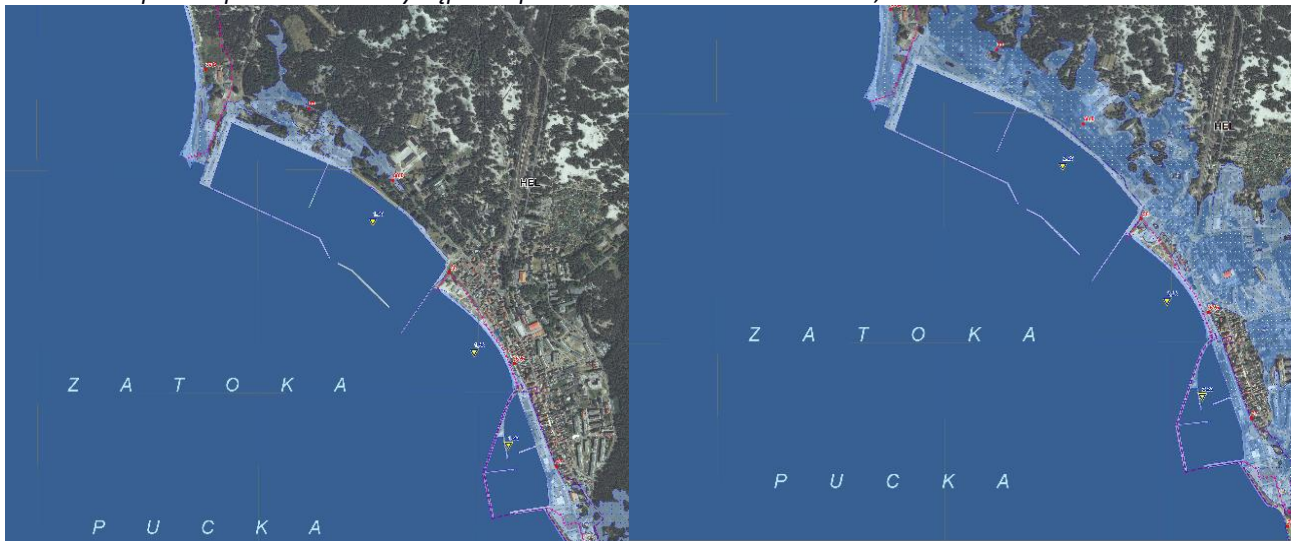
Rysunek 31 Mapa zagrożenia powodziowego portu Gdynia od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi 1% raz na 100 lat oraz 0,2% – raz na 500 lat



Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>

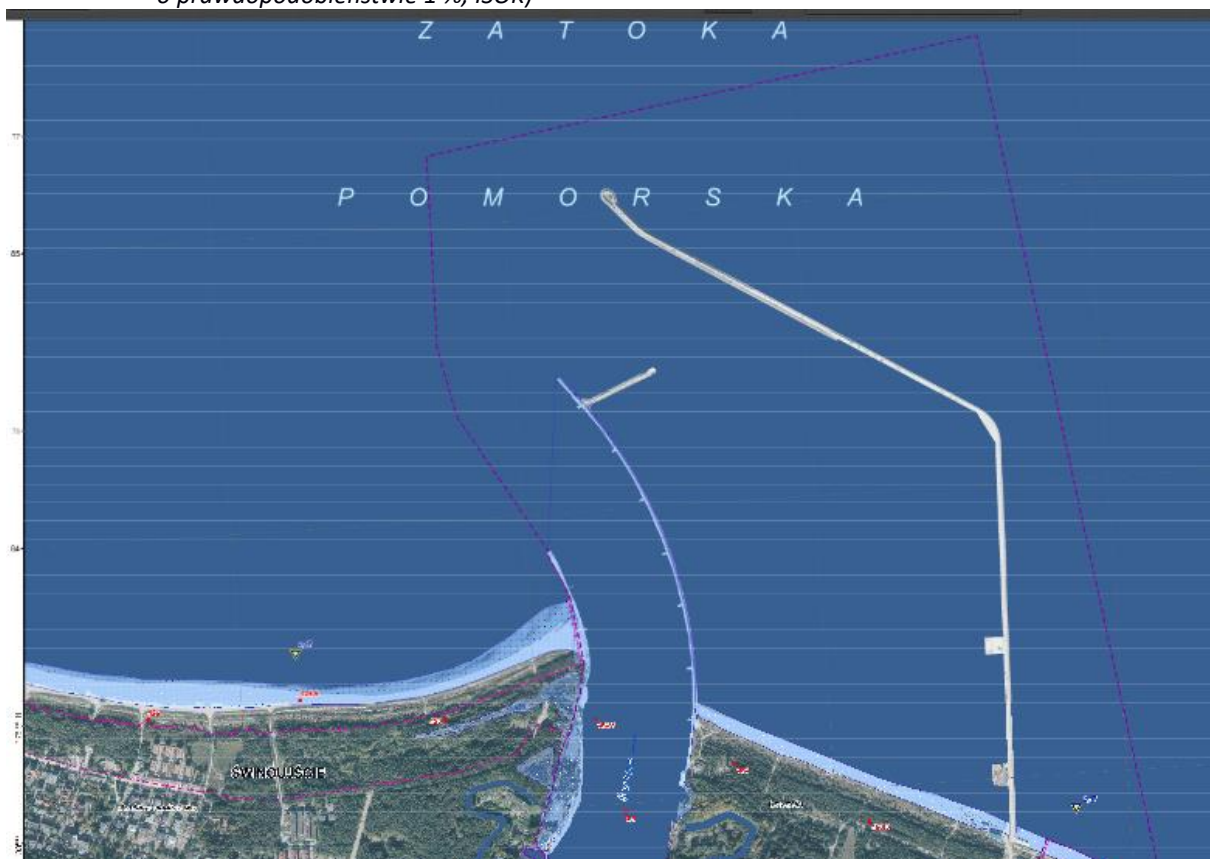


Rysunek 32 Mapa zagrożenia powodziowego portu Hel od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi 1% raz na 100 lat oraz 0,2% – raz na 500 lat



Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>

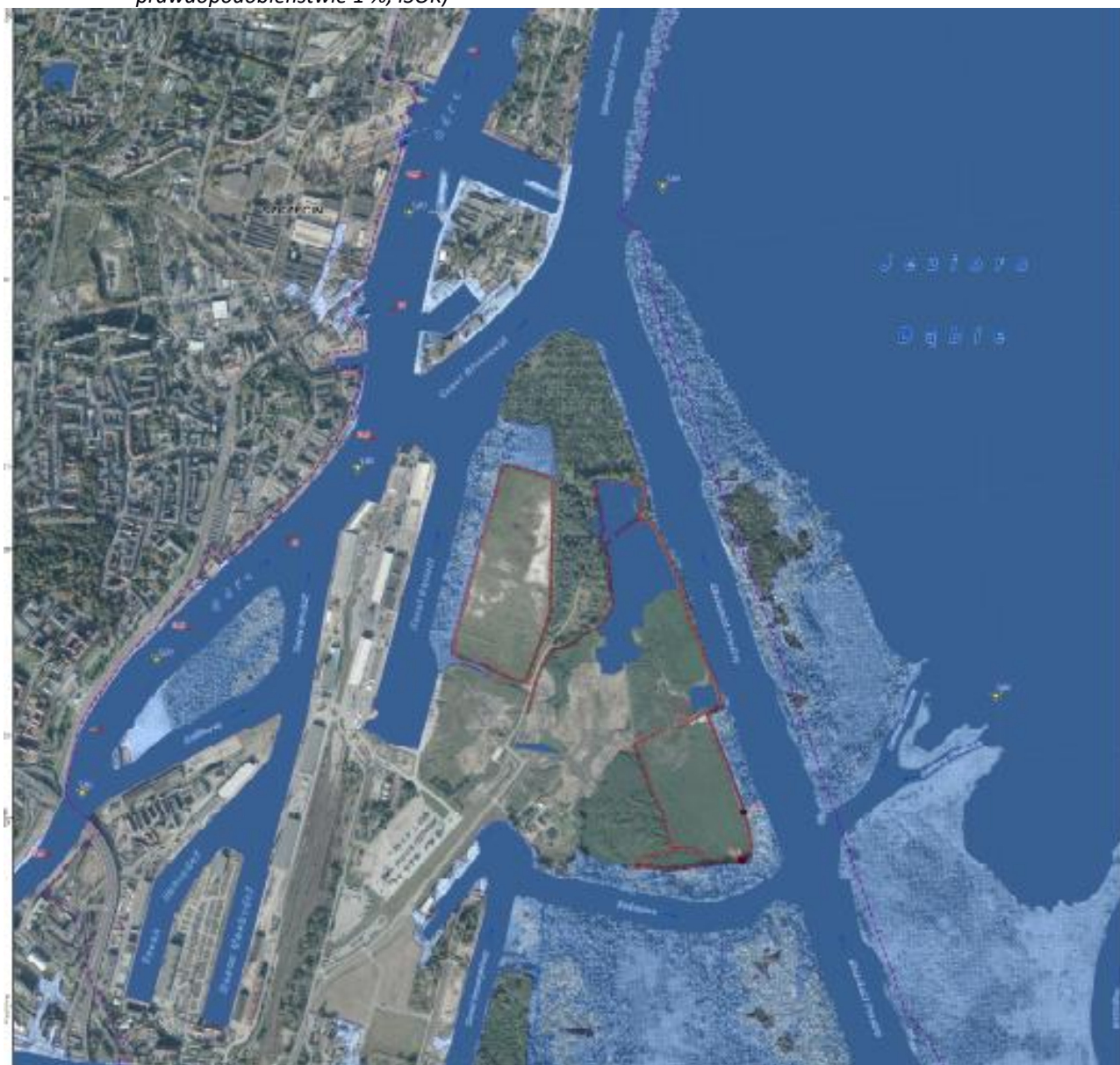
Rysunek 33 Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Świnoujściu (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1%, ISOK)



Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>



Rysunek 34 Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Szczecinie (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK)



Zródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>

Rysunek 35 Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Stepnicy, Zalew Szczeciński (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK)



Zródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>

## 5.7. Wody podziemne

Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajduje się (w całości lub w części) 16 JCWPd, nr: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 23, 24, 25, 26, 33, 34 (wg podziału na 172 JCWPd). Ocena jakości wód podziemnych w punktach pomiarowo-kontrolnych wykonana w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz.U. z 2016 r., poz. 85) wykazała że w 86 punktach pomiarowych (około 80% punktów) występowały wody o dobrym stanie chemicznym, a w 22 punktach (około 20% punktów) wody o słabym stanie chemicznym. Wody niezadawalającej jakości (IV klasy) stwierdzono w 11 punktach pomiarowych, w tym w 3 punktach ujmujących wody o zwierciadle swobodnym w miejscowościach: Krępsko (1265) i Świnoujście (1275, 2694) i w 8 punktach

ujmujących wody o zwierciadle napiętym w miejscowościach: Jezierzany (383), Borzym (787), Stepnica (1185), Kurcewo (1718), Cedynia (2021) i Świnoujście (1303, 1582, 1820). Wody złej jakości (V klasy) odnotowano także w 11 punktach pomiarowych, w tym w 7 punktach ujmujących wody o zwierciadle swobodnym w miejscowościach: Czaplinek (375), Ognica (1305), Barniśław (1545), Dąbkowice (1588), Nowe Warpno (2154), Koszewko (2156), Żalęcino (2526) i w 4 punktach ujmujących wody o zwierciadle napiętym w miejscowościach: Dźwirzyno (377), Chlewice (1309) i Świnoujście (2696, 2697). W 5 punktach o słabym stanie chemicznym wód podziemnych (IV lub V klasie) zdecydowały wskaźniki uznane ww. rozporządzeniem Ministra Środowiska za toksyczne: azotany, azotyny, benzo(a)piren, piren, fenantren, fluoranten i suma WWA<sup>8</sup>.

Rysunek 36 JCWPd w strefie polskiego wybrzeża



Źródło: <http://mjwp.gios.gov.pl/siec-pomiarowa/jcwpd.html>

W województwie pomorskim znajduje się 18 Jednolitych Części Wód Podziemnych. Klasyfikacja wód podziemnych prowadzona przez PIG w roku 2016 przedstawia się następująco: Na 93 otwory przebadane:

- 4 (4 %) były to wody I klasy co zalicza je do wód bardzo dobrej jakości;
- 49 (53,6 %) były to wody klasy II co zalicza je do wód dobrej jakości;
- 18 (19,4 %) były to wody podziemne III klasy, czyli wody zadawalającej jakości;
- 16 (17 %) stanowiły wody IV klasy niezadawalającej jakości;
- 6 (6 %) wody V klasy złej jakości<sup>9</sup>.

Według oceny z 2016 roku stan słaby stwierdzono dla JCWPd<sup>10</sup>:

- Nr 1, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Stwierdzono przekroczenie wartości progowej dobrego stanu chemicznego wód poziemych dla wskaźników: NH<sub>4</sub>, Fe, PEW, Na, HCO<sub>3</sub>, Cl, Ca, NO<sub>2</sub>, OWO, K, i Mg. Nadmierna eksploatacja ujęć powoduje ingresję i ascenzję wód stonych typu Cl-Na do warstw wodonośnych, a także szkodliwe działanie na jakość wód podziemnych w skutek obniżania się zwierciadła wody na obszarach bagiennych, gdzie występują utwory organiczne, co z kolei może prowadzić do wzrostu stężeń Fe, OWO i zmiany barwy.
- Nr 15 zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych 2016-2021. W omawianym regionie zagrożenia o charakterze antropogenicznym występują lokalnie i związane są z obszarami miejsko-

<sup>8</sup> <https://www.wios.szczecin.pl/>

<sup>9</sup> <https://www.gdansk.wios.gov.pl/>

<sup>10</sup> Raport o stanie jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach – stan na rok 2016, <http://mjwp.gios.gov.pl/>



przemysłowymi (Trójmiasto, Tczew, Pruszcz i inne). Do najważniejszych ognisk zanieczyszczeń można zaliczyć liczne zakłady przemysłowe i składowe, szlaki komunikacyjne, rurociągi przesyłowe paliw płynnych, stacje paliw, składowiska odpadów i składowiska odpadów przemysłowych. Obniżenie zwierciadła wód gruntowych w serii deltowej osadów Wisły powoduje lokalny rozkład torfów i namułów, utlenienie związków żelaza i manganu i ich migrację do użytkowego poziomu wodonośnego. W części północnej JCWPd, graniczącej z terenem Gdańska, występuje proces ingresji wód słonawych z kanałów portowych i Martwej Wisły.

- Nr 18 niezagrożona osiągnięciem celów środowiskowych 2016-2021. Przekroczenie wartości progowych dobrego stanu chemicznego dotyczą wskaźników: K, Fe, Mn, NH<sub>4</sub> i HCO<sub>3</sub>. Zasięg zanieczyszczenia oszacowano na 40 % powierzchni JCWP.
- Nr 39 niezagrożona osiągnięciem celów środowiskowych 2016-2021. Przekroczenie wartości progowej dobrego stanu chemicznego wód podziemnych następujących wskaźników: Fe, NO<sub>3</sub>, NH<sub>4</sub>, K i B, ale zasięg zanieczyszczenia oszacowano na niespełna 29 % całej JCWPd (zanieczyszczenia mają charakter lokalny). Stwierdzono obszary z trwałą tendencją obniżania się położenia zwierciadła wód podziemnych.

Rysunek 37 Zbiorniki wód podziemnych na obszarze działania RZGW Szczecin i RZGW Gdańsk



Źródło: <https://www.pgi.gov.pl>

W regionie wodnym Dolnej Wisły, w granicach województwa pomorskiego wyznaczono 19 zbiorników wód podziemnych. Łączna powierzchnia zbiorników położonych w obrębie województwa pomorskiego wynosi ok. 5 505 km<sup>2</sup>, a obszarów ochronnych ok. 6 431 km<sup>2</sup>. Występowanie i wykształcenie większości zbiorników związane jest z utworami czwartorzędu (Q). Biorąc pod uwagę genezę utworów wodonośnych możemy wśród nich wydzielić zbiorniki pradolinne (p), dolinne (d), dolin kopalnych (k) i międzymorenowe (m). Inny typ zbiorników występuje w utworach starszych: w neogenie (Ng) i kredzie (Cr). Z uwagi na znaczną głębokość ich zalegania oraz położenie względem płytszych zbiorników czwartorzędowych przyjmują charakter subzbiornika



lub subniecki. Najwięcej zbiorników (11) zostało wydzielonych w międzymorenowych utworach czwartorzędu. Mają różną powierzchnię - od kilkunastu do kilkuset km<sup>2</sup>. Miąższość utworów wodonośnych wynosi 10–30 m, a wydajność potencjalna studni na ogół nie przekracza 90 m<sup>3</sup>/h. Znacznie większą zasobnością i lepszym wykształceniem wyróżniają się zbiorniki pradolinne, dolinne i dolin kopalnych. Występowanie wód podziemnych związane jest z utworami piaszczysto-żwirowymi wypełniającymi na ogół podłużne (rynnowe) struktury wcinające się miejscami głęboko w podłoże czwartorzędu. Na obszarze tych zbiorników położone są największe ujęcia wód podziemnych regionu gdańskiego: GZWP 110 i 112 – ujęcia komunalne i przemysłowe Gdyni, Rumi i Redy oraz Gdańska i Sopotu, GZWP 107 – ujęcia w Lęborku<sup>11</sup>.

W regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, w granicach woj. zachodniopomorskiego znajduje się 17 jednolitych części wód podziemnych, z czego w całości JCWPd:

- Zbiornik wyspy Wolin - GZWP nr 102;
- Zbiornik międzymorenowy Polanów - GZWP nr 118;
- Dolina kopalna Szczecin - GZWP nr 122,
- Zbiornik międzymorenowy Stargard - Goleniów - GZWP nr 123;
- Zbiornik międzymorenowy Wałcz - Piła - GZWP nr 125;
- Zbiornik Szczecinek - GZWP nr 126;
- Zbiornik Dębno - GZWP nr 134;
- Zbiornik Barlinek - GZWP nr 135.

Głównym źródłem wód użytkowych są wody porowe piętra czwartorzędowego stanowiące 92,2% ogółu zasobów eksploatacyjnych wód podziemnych na terenie województwa. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne wahają się od 25 tys. m<sup>3</sup>/dobę dla GZWP 102 do 169 tys. m<sup>3</sup>/dobę dla GZWP 125.

## 5.8. Klimat, zmiany klimatu

Prognozowane zmiany klimatu w obrębie morza Bałtyckiego będą miały bezpośredni wpływ na przebieg procesów brzegowych oraz morfodynamikę wybrzeża. W latach 2011-2030 prognozowane są: wzrost temperatury powietrza, zmiany sum opadów, fale upałów, przedłużające się okresy suche i wilgotne. Zmiany klimatu wpłyną zarówno na jakość wód morskich, jak i stan całego ekosystemu morskiego. W wieloletnim okresie 1951-2010 zarejestrowano wyraźne zmiany średniego poziomu morza. Prognozowany wzrost poziomu wód Bałtyku do 2030 roku wyniesie ok. 5 cm w stosunku do wartości z okresu referencyjnego 1971-1990<sup>12</sup>, co sprzyjać będzie abrazji morskiej oraz degradacji brzegów. Wraz ze wzrostem poziomu wód wzrasta jednocześnie zagrożenie powodzią sztormowymi. Największe zagrożenie stwierdza się w Świnoujściu oraz rejonie Ustki, gdzie obserwuje się wyraźny wzrost wskaźnika wezbraniowości. W zależności od scenariusza w latach 2081-2100 średni roczny poziom morza wzrośnie w stosunku do wartości średnich z okresu 1971-1990 od 20 cm - dla scenariusza emisyjnego B1, nawet do 25 cm dla scenariusza emisyjnego A1B. Największe zmiany dotyczyć będą jednak poziomu maksymalnego morza. Prognozowany jest wzrost od ok. 25 cm (B1) do 38 cm (A2) w

<sup>11</sup> <https://www.pgi.gov.pl/>

<sup>12</sup> model ECHAM5

zachodniej części Wybrzeża. Przewiduje się wzrost zagrożenia powodzią sztormowymi na wybrzeżu wschodnim - Półwysep Helski oraz nasilenie abrazji w środkowej części polskiego wybrzeża (Władysławowo – Jarosławiec)<sup>13</sup>.

Tabela 19 Prognozowane zmiany średniego (Hśr) poziomu morza w cm na polskim wybrzeżu w skali roku w okresie 2011-2030 dla trzech scenariuszy emisyjnych (wartości pokazują zmiany w stosunku do wartości średnich z okresu referencyjnego 1971-1990)<sup>14</sup>

Scenariusz emisyjny	Świnoujście	Kołobrzeg	Ustka	Władysławowo	Hel	Gdynia	Gdańsk Port
B1	4,5	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
A1B	5,2	5,3	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
A2	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3

Tabela 20 Prognozowane zmiany średniego (Hśr) i maksymalnego (Hmax) poziomu morza w cm na polskim wybrzeżu w skali roku w okresie 2081-2100 dla trzech scenariuszy emisyjnych (wartości pokazują zmiany w stosunku do wartości średnich z okresu referencyjnego 1971-1990)<sup>15</sup>

Scenariusz emisyjny		Świnoujście	Kołobrzeg	Ustka	Władysławowo	Hel	Gdynia	Gdańsk Port
H śr	B1	20,0	20,2	20,4	20,5	20,5	20,5	20,5
	A1B	24,8	25,1	25,2	25,4	25,4	25,4	25,4
	A2	27,5	27,9	28,1	28,3	28,3	28,3	28,3
H max	B1	27,5	28,2	25,9	24,7	25,3	24,9	25,4
	A1B	34,1	34,7	31,9	30,5	31,2	30,7	31,4
	A2	37,7	38,6	35,5	34,1	34,9	34,3	35,0

Prognozowany wzrost średniej rocznej temperatury na polskim wybrzeżu w okresie 2011-2030 wyniesie około 0,1°C rocznie. Wydłużenie okresów z wysoką temperaturą wpłynie na zmianę warunków termicznych wód morskich, co w połączeniu z rosnącym zanieczyszczeniem (dopływ biogenów) sprzyjać będzie eutrofizacji wód i częstszym zakwitom glonów. Rosnąca temperatura wody morskiej sprzyjać będzie także introdukcji gatunków ciepłolubnych. Notowany w wieloletnim okresie 1951-2008 wzrost temperatury w okresie zimowym sprzyja zmniejszaniu liczby dni z pokrywą lodową. Największe tempo spadku liczby dni z lodem zanotowano na zachodnim wybrzeżu stacji w Świnoujściu (około 6 dni na 10 lat). Ciepłe zimy (z mniejszą liczbą dni z lodem) korzystnie wpływają na rozwój portów, żeglugi, rybołówstwa i handlu morskiego.

Tabela 21 Spodziewane zmiany liczby dni ze zlodzeniem na polskim wybrzeżu Bałtyku w okresie 2011-2030 i 2081-2100 w stosunku do średniej z okresu 1971-1990 na podstawie trzech scenariuszy emisyjnych SRES: B1, A1B i A2

Scenariusz emisyjny		Świnoujście	Kołobrzeg	Ustka	Hel	Gdynia	Gdańsk
2011-	B1	-1,7	1,7	2,5	1,0	1,3	2,1

<sup>13</sup> Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014

<sup>14</sup> Jakusik E., . Wójcik, . Pilarski, D. Biernacik, M. Miętus, 2012, Poziom morza w polskiej strefie brzegowej – stan obecny i spodziewane zmiany w przyszłości za Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014

<sup>15</sup> Jakusik E., . Wójcik, . Pilarski, D. Biernacik, M. Miętus, 2012, Poziom morza w polskiej strefie brzegowej – stan obecny i spodziewane zmiany w przyszłości za Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014

Scenariusz emisyjny		Świnoujście	Kołobrzeg	Ustka	Hel	Gdynia	Gdańsk
2030	A1B	0,4	2,2	2,7	0,9	1,9	2,2
	A2	1,0	3,2	3,9	1,3	2,9	3,1
2081-2100	B1	-2,4	0,7	1,4	0,7	0,3	1,2
	A1B	-2,8	0,7	1,4	0,7	0,3	1,2
	A2	-9,0	-2,1	-0,8	0,4	-2,7	-0,4
1971-1990	referencyjny	16,4	9,5	8,7	2,3	11,1	7,7

Zródło: <http://klimat.imgw.pl/>

Prognozowany dla Morza Bałtyckiego spadek zasolenia wód (ICES 2010) do roku 2100 może wynosić od 8 % do nawet 50 % obecnej jego wartości. Zmiany te będą kluczowe nie tylko dla gatunków morskich, zwłaszcza ryb, ale mogą być ważne także dla transportu wodnego w Zatoce Gdańskiej (Gdynia) i Zatoce Pomorskiej (Międzyzdrojów). Przy wzroście tonażu i zanurzenia jednostek, wpływających do portów polskiego wybrzeża oraz spadkowej tendencji zasolenia, wymagane może być zwiększenie głębokości torów podejściowych do zespołu portów Szczecin-Świnoujście, jak również portów w Gdańsku i Gdyni, w celu utrzymania obsługi jednostek już wpływających jak również nowych, o większej wyporności i zanurzeniu<sup>16</sup>.

## 5.9. Powietrze atmosferyczne

### Województwo zachodniopomorskie

W województwie zachodniopomorskim na potrzeby oceny stanu jakości powietrza wydzielono trzy strefy: strefę zachodniopomorską. Aglomerację Szczecińską i miasto Koszalin. Pomiary wykonywane w 2017 r. w Szczecinie prowadzone były na trzech stacjach automatycznych i dwóch manualnych. W Koszalinie działała jedna stacja automatyczna i dwie manualne. W strefie zachodniopomorskiej pomiary wykonywane były na dwóch stacjach automatycznych i czterech manualnych, przy czym żadna nie była zlokalizowana w miejscowościach nadmorskich.

Przekroczenia poziomów dopuszczalnych w Aglomeracji Szczecińskiej i strefie zachodniopomorskiej odnotowano w przypadku benzo(a)pirenu w pyłe PM<sub>10</sub>, czego źródłem jest niska emisja (indywidualne ogrzewanie domów).

W przypadku pozostałych monitorowanych zanieczyszczeń: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen, pył PM<sub>2,5</sub>, ozon oraz arsen, kadm, nikiel i ołów w pyłe PM<sub>10</sub>, nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych w żadnej ze stref.

### Województwo pomorskie

<sup>16</sup> Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014

W 2017 r. ramach państwowego monitoringu środowiska w województwie pomorskim, prowadzono pomiary stężeń zanieczyszczeń w powietrzu na 8 stacji pomiarowych strefy pomorskiej, w tym jedna zlokalizowana w Łebie oraz na 11 stacjach w Aglomeracji Trójmiejskiej, w tym jedna stacja w rejonie Portu Gdynia (ul. Wendy) i jedna stacja w rejonie Portu w Gdańsku (ul. Wyzwolenia).

Wśród badanych zanieczyszczeń nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych w przypadku dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>, ołowiu, arsenu, niklu i kadmu w pyłe PM<sub>10</sub>, benzenu, tlenku węgla, ozonu.

Przekroczenia stężeń pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> wystąpiły tylko w strefie pomorskiej na stacji w Lęborku. Stężenia benzo(a)pirenu w pyłe PM<sub>10</sub> odnotowano też tylko dla strefy pomorskiej, na stacjach w Kościerzynie i Wejherowie.

Wyniki ze stacji zlokalizowanych w rejonie portów wykazały brak przekroczeń poziomów dopuszczalnych wszystkich badanych substancji.

### **Województwo warmińsko-mazurskie**

W 2017 r. oceny jakości powietrza dokonano dla 3 strefy: dla miasta Olsztyn, miasta Elbląg i strefy warmińsko-mazurskiej. Jedną ze stacji pomiarowych zlokalizowana była w Elblągu przy ul. Bażyńskiego. Dla miasta Elbląg odnotowano przekroczenia poziomu dopuszczalnego benzo(a)pirenu w pyłe PM<sub>10</sub>, czego przyczyną może być niska emisja. W przypadku pozostałych substancji zachowane były poziomy dopuszczalne.

## **5.10. Dziedzictwo kulturowe, krajobraz i turystyka**

### **Województwo Zachodniopomorskie**

Obszar obecnego woj. zachodniopomorskiego charakteryzuje się zróżnicowanym krajobrazem kulturowym. Jest to wynik ścierania się wpływów polskich, zachodnioeuropejskich i skandynawskich. Podziały polityczne zaznaczyły się w spuściźnie kulturowej regionu, gdzie poszczególne jego elementy (zagospodarowanie przestrzenne, architektura, sztuka, kultura agrarna) charakteryzują się odmiennością. Dodatkowym walorem krajobrazu jest wielość mezoregionów geograficznych, układających się równoległe do linii wybrzeża Bałtyku, ich bogata rzeźba oraz sieć rzek i jezior.

Po 1933 roku rozpoczyna się okres budowy zespołów koszar, lotnisk, fabryk i osiedli robotniczych. Szczecin, Koszalin, Kołobrzeg, Stargard i Pyrzyce oraz miasta rejonu Wału Pomorskiego zostały bardzo silnie dotknięte skutkami działań wojennych. Największe straty i przekształcenia krajobrazu kulturowego są związane z okresem powojennym - rabunkową gospodarką radzieckiej administracji wojennej i skutkami przerwanej ciągłości kulturowej - pełną wymianą mieszkańców, języka, religii, a co za tym idzie brakiem identyfikacji z zastanym dziedzictwem przymusowo przesiedlanej i napływowej ludności. Zmiany w krajobrazie kulturowym dokonały też niefortunne projekty odbudowy miast po 1945 roku.

### **Województwo pomorskie**



Dzisiejsze województwo pomorskie obejmuje obszar historycznego Pomorza Wschodniego, większości Żuław Wiślanych oraz Powiśla. Jest to jeden z najbardziej zróżnicowanych pod względem etnograficznym regionów w kraju. Wydarzenia historyczne XX wieku, a przede wszystkim związana z nimi intensywna migracja rdzennej ludności (Kaszubów, Kociewiaków i Powiślan) oraz napływ mieszkańców tzw. kresów wschodnich, a nadto ludności przesiedlonej w ramach akcji „Wisła” była powodem silnej ingerencji w strukturę etniczną regionu. Jednakże można na tym terenie odnaleźć relikty kultur wpisujących się we wspólne dziedzictwo europejskie (kultura wielbarska, kultura obróbki bursztynu) oraz wspólne dziedzictwo Morza Bałtyckiego i Europy Północnej: kultura rzucewska, kultura Wikingów, dziedzictwo Gotlandii oraz dziedzictwo Hanzy. Każda z nich jak również obecność na tych terenach zakonów cystersów, franciszkanów, dominikanów (w tym rycerskich: krzyżaków, joannitów) oraz osadnictwa olęderskiego i mennonickiego pozostawiła po sobie materialne pamiątki.

Na obszarze województwa pomorskiego występuje wiele charakterystycznych zabytków dziedzictwa morskiego i rzeczno-górnego. Należą do nich w szczególności:

- stanowiska archeologiczne zlokalizowane pod powierzchnią wód Bałtyku;
- wraki dawnych jednostek pływających leżące na dnie morskim;
- latarnie morskie wraz z towarzyszącą zabudową: w Rozewiu (wraz z maszynownią i syrenownią), w Krynicy Morskiej, w Czołpinie (wraz z osadą latarników), w Helu, w Gdańsku-Nowym Porcie oraz latarnia Stilo koło Sasina;
- zabytkowe jednostki pływające, wśród nich najcenniejsze: Statek-Muzeum „Sołdek”, Statek-Muzeum „Dar Pomorza”, Okręt-Muzeum „Błyskawica”;
- historyczne porty, stocznie z towarzyszącą zabudową i pochylniami.

### **Województwo warmińsko - mazurskie**

Kilkusetletnie dzieje tej krainy wraz z bardzo znaczącym epizodem powojennym sprawiły, że jest to region, który cechują wysokie walory przyrodnicze i bogactwo dziedzictwa kulturowego, jak również ciągle nie zakończone procesy budowania trwałych więzów społecznych w oparciu o regionalną tożsamość.

Początki państwowości na tych ziemiach sięgają wieku XIII, kiedy to zakon krzyżacki, podbijając pruskie plemiona, tworzył własne państwo. Powstała wówczas znaczna część miast i wsi regionu, w zasadniczym zrębie ukształtowała się sieć parafialna, wtedy też zaczęły kształtować się podwaliny wielkiej własności ziemskiej. Kolejną ważną datą był rok 1525 – sekularyzacja państwa krzyżackiego i utworzenie Prus Książęcych oraz wydzielenie ziem stanowiących uposażenie biskupów i kapituły warmińskiej, tj. historycznej Warmii, związanej odtąd na ponad 300 lat z Rzeczpospolitą. Konsekwencją tego podziału było powstanie granicy konfesyjnej (protestanckie Prusy, katolicka Warmia), widocznej wyraźnie w społecznej strukturze do roku 1945, znajdującej też swoje odzwierciedlenie w krajobrazie kulturowym

Obecnie województwo warmińsko-mazurskie, obejmuje trzy duże krainy historyczne - Warmię, Mazury i Powiśle, część ziemi chełmińskiej oraz niewielki skrawek historycznego Mazowsza. Druga wojna światowa przyniosła ze sobą nie tylko zmiany polityczne i administracyjne. Konsekwencją był exodus miejscowej ludności i napływ nowych osadników, w wyniku czego nastąpiło rozbieżenie istniejących struktur społecznych

i zerwanie ciągłości tradycji oraz przekształcenia krajobrazu kulturowego (zniszczenia wojenne, ahisteryczna odbudowa ośrodków miejskich, uspołeczniona gospodarka).

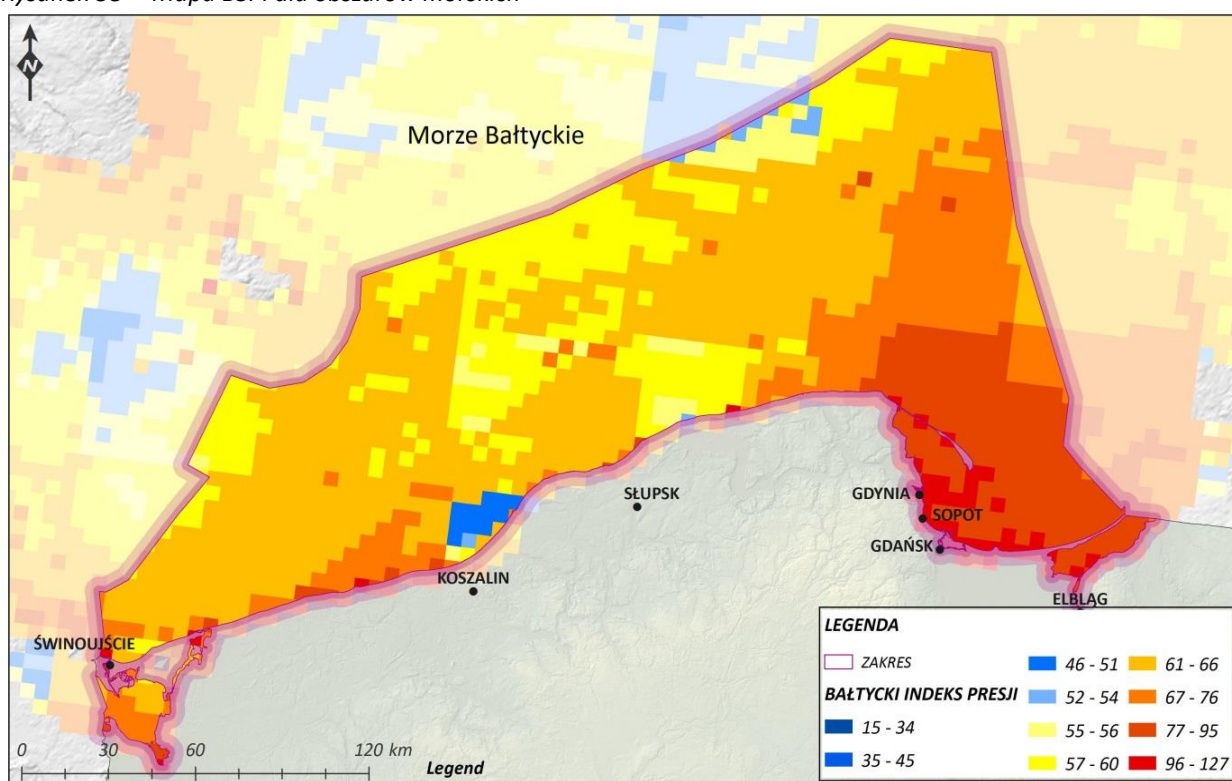
Region zdecydowanie wyróżnia zachowany w znacznym stopniu, historycznie ukształtowany krajobraz wiejski. Jego elementami są zarówno założenia pałacowo-parkowe wraz z folwarkami, sieć osadnicza i zabudowa wsi, jak też elementy zagospodarowania i kształtowania przestrzeni (sieć drogowa i kolejowa wraz z całą infrastrukturą, sieć hydrotechniczna, budowle użyteczności publicznej).

### 5.11. Istniejące problemy ochrony środowiska

Główne istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia analizowanego dokumentu związane są ze stanem wód. Komisja Helsińska HELCOM opracowała dla obszaru Morza Bałtyckiego bałtycki wskaźnik presji (*Baltic Sea Pressure Index*), używając 52 zbiorów danych przestrzennych dotyczących presji oraz aktywności człowieka, które zgrupowano w 18 typów presji (zgodnie z RDSM).

Na poniższym rysunku przedstawiono mapę wskaźnika presji BSPI dla obszarów morskich.

Rysunek 38 Mapa BSPI dla obszarów morskich



Źródło: KPOWM na podstawie danych HELCOM <http://maps.helcom.fi/website/mapservice/index.html>

Wzdłuż polskiego wybrzeża presje koncentrują się wyraźnie w rejonie Zatoki Gdańskiej, w okolicy dużych ośrodków miejskich, w ujściowych odcinkach dużych rzek niosących zanieczyszczenia, gdzie wskaźnik BSPI osiąga najwyższe wartości.

W odniesieniu do JCWP przejściowych i przybrzeżnych presje rozpatrywane w kontekście Ramowej Dyrektywy Wodnej odnoszą się do trzech grup czynników:

- hydromorfologiczne – dotyczące zmiany ukształtowania dna w wyniku pogłębiania torów wodnych; zmiany w obrębie linii brzegowej w związku z lokalizacją budowli hydrotechnicznych i ich wpływ na procesy abrazji i akumulacji; emisji hałasu podwodnego;
- chemiczne – związane z zanieczyszczeniami chemicznymi (w tym substancjami niebezpiecznymi) dopływającymi ze zlewni, z funkcjonowania transportu morskiego i portów; z odpadami; z dopływem ścieków komunalnych oczyszczonych i nieoczyszczonych (w tym ze statków); wód opadowych; spływem powierzchniowym;
- biologiczne – dopływ biogenów wywołujących eutrofizację i zakwity glonów; zmiany składu gatunkowego flory i fauny wywołane gospodarką rybacką, patogeny, wprowadzanie gatunków inwazyjnych (w obrębie Polskich Obszarów Morskich zanotowano 26 obcych gatunków ryb i 30 gatunków należących do innych grup organizmów<sup>17</sup>).

Wszystkie analizowane w niniejszym dokumencie JCWP przejściowe i przybrzeżne posiadają zły stan, w większości przypadków zarówno z powodu złego stanu/potencjału ekologicznego jak i stanu/potencjału chemicznego poniżej dobrego. Ustanowione są dla nich odstępstwa czasowe w osiągnięciu celów środowiskowych.

W dłuższej perspektywie problemem jest również zmiana klimatu, powodująca podnoszenie się poziomu morza i zalewanie terenów przybrzeżnych, a także występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych takich jak częstsze okresy o bardzo wysokich temperaturach i występowania opadów nawałnych, które mogą mieć wpływ na funkcjonowanie infrastruktury portowej.

Wzdłuż polskiego wybrzeża zlokalizowane są liczne obszary chronione, w szczególności obszary Natura 2000. Wśród presji zagrażających przedmiotom ochrony w tych obszarach wymieniane są głównie: dopływ zanieczyszczeń do wód ze źródeł komunalnych, przemysłowych i transportu powodujące niekorzystne zmiany siedlisk; zasilenie ruchu turystycznego i rekreacji powodujące niszczenie fizyczne siedlisk i płoszenie zwierząt (szczególnie ptaków); niewłaściwie prowadzone melioracje, zaniechanie użytkowania rolniczego, budowle hydrotechniczne.

---

<sup>17</sup> Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Krajowego programu ochrony wód morskich, 2016

## 6. Analiza wariantów

### 6.1. Potencjalne skutki w środowisku w przypadku braku realizacji projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

Strategie rozwojowe pozwalają na zidentyfikowanie kluczowych potrzeb, określenie działań służących zapewnieniu właściwego funkcjonowania portów i dostosowaniu się do współczesnych trendów rozwoju portów, łączących w sobie poza podstawową funkcją transportową (przeładunek, skład), również następujące funkcje:

- swoistych centrów gospodarczych, w tym handlu;
- punktów łączenia wodnych oraz lądowych strumieni pasażerskich i towarowych;
- centrów industrialnych przy kompleksowej obsłudze transportu intermodalnego;
- centrów logistycznych jako węzłów w ramach multimodalnych przewozów ładunków.

Realizacja celów określonych w Programie nieść będzie za sobą zarówno negatywne jak i pozytywne oddziaływania. Analogicznie, utrzymywanie stanu istniejącego będzie miało zarówno pozytywne jak i negatywne konsekwencje.

Zaniechanie działań związanych z rozbudową portu spowoduje w wymiarze lokalnym utrzymanie na tym samym poziomie bądź zmniejszenie się natężenia ruchu statków, co spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, w tym związanych z wodami balastowymi, nie nastąpi również rozbudowa infrastruktury, która mogłaby powodować, w niektórych przypadkach ingerencję w obszary chronione. Ograniczone zostałyby również oddziaływania krótkotrwałe związane z budową - falochronów, nabrzeży, a przede wszystkim pogłębieniem i adaptacją torów wodnych do ruchu większych jednostek. Jednakże pozostaną nierozwiązane takie kwestie jak: ograniczanie emisji zanieczyszczeń i CO<sub>2</sub> poprzez zastosowanie technologii *cold-ironing* bądź rozwiązań alternatywnych do tej technologii, ograniczenie zużycia paliw/energii poprzez wprowadzanie nowych inteligentnych rozwiązań związanych np. z oświetleniem terenów portu (dynamiczne oświetlenie) czy optymalizacją zużycia energii przez stosowane maszyny, urządzenia i systemy (dostosowanie używanego w portach sprzętu, takiego jak żurawie i ciągniki do zastosowania paliw alternatywnych, LNG i energii elektrycznej).

W przypadku mniejszych portów i przystani będzie to również utrata szansy na uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Brak działań w zakresie rozwoju i modernizacji infrastruktury transportowej lokalnie może przyczynić się do zwiększenia emisji zanieczyszczeń i CO<sub>2</sub>, w związku z utrzymującą się dominacją transportu drogowego i jego ograniczoną przepustowością.

W wymiarze globalnym brak rozwoju portów spowoduje zwiększony transport drogą lądową generujący znacznie większe obciążenia dla środowiska niż transport morski, który obok transportu kolejowego jest najbardziej ekologiczny ze względu na najmniejszą sumę oddziaływań negatywnych w porównaniu z innymi rodzajami transportu.



W ogólnym rozrachunku zaniechanie działań inwestycyjnych z dużym prawdopodobieństwem będzie miało negatywny wpływ na stan środowiska, a co za tym idzie zdrowie ludzi. Wpływ ten związany będzie zarówno z zaniechaniem inwestycji na samym obszarze portu i brakiem wprowadzania nowoczesnych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie działalności portowej na środowisko, jak również utratą możliwości optymalizacji łańcuchów transportowych.

Ponadto przystosowanie kolejnych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego i przeniesienie kolejnych ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-ładowych łańcuchów transportowych, jest zgodne z priorytetami europejskiej polityki transportowej. W opinii Komisji Europejskiej ważnym elementem użytkowania transportu intermodalnego jest rozwój strategicznych, bazowych portów morskich państw członkowskich Unii Europejskiej, tak aby możliwy był szybki, sprawny i tani przewóz towarowy pomiędzy nimi, a dopiero na ostatnim etapie dostawa towarów do odbiorców następowałaby poprzez nowe rozbudowane połączenia drogowe i kolejowe z morskimi portami lokalnymi (Biała Księga, 2011).

## **6.2. Wariant alternatywny**

W zakresie inwestycji związanych z realizacją priorytetów 1 i 2 w praktyce wariantem alternatywnym byłaby rezygnacja z nowych inwestycji i utrzymywanie stanu istniejącego w zakresie ilości przyjętych ładunków i wielkości obsługiwanych jednostek, przy jednoczesnej konieczności rozbudowy szlaków drogowych w celu zapewnienia płynnego transportu towarów.

W zakresie priorytetów 3-5 należy wskazać, że ich realizacja jest silnie skorelowana z realizacją priorytetów 1 i 2. Wskazane w programie technologie (*cold ironing*, odbiór szarej wody ze statków do sieci kanalizacyjnej) są nowoczesnymi rozwiązaniami, a potencjalne rozwiązania alternatywne (silniki LNG, które w porównaniu z silnikami olejowymi powodują niższą emisję szkodliwych substancji do powietrza, technologie oczyszczania wody instalowane na statkach) ze względu na niewielką skalę ich stosowania nie mogą być przesłanką do zaniechania wprowadzania tych technologii.

Rozwój portów może być realizowany poprzez lokalizowanie nowych inwestycji w obrębie posiadanych wolnych terenów portowych, poprzez pozyskanie nowych terenów w sąsiedztwie –niezagospodarowanych lub zrewitalizowanych oraz poprzez pozyskanie nowych terenów portowych w procesie załadowienia obszarów morskich. W przypadku kluczowych portów w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu możliwy jest rozwój w oparciu o obie strategie. W tych przypadkach możliwe jest poszukiwanie najlepszych alternatyw. Należy jednak pamiętać, że możliwość adaptacji istniejących terenów będzie coraz bardziej ograniczona, a co za tym idzie realizacja dużych strategicznych inwestycji (jak np. Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni, Terminal Kontenerowy w Świnoujściu) będzie wymagać pozyskania nowych terenów w załadowionych częściach zewnętrznych portów, poza obecnymi granicami portów, na wodach zatoki itp. W przypadku portu w Szczecinie nie ma możliwości pozyskania nowych terenów, w związku z tym rozwój portu będzie związany głównie z działaniem wewnątrz już istniejących granic portu. Rozwój portu w oparciu o nowe tereny wiąże się z większą ingerencją w środowisko wodne i w przypadku analizowanych portów wymagać będzie przynajmniej

oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 sąsiadujące lub nawet kolidujące z planowaną rozbudową. Niejednokrotnie, w sytuacji gdy wszystkie tereny na lądzie są zagospodarowane, jest to jednakże jedyna alternatywa dla dalszego rozwoju portu.

Zaplanowane szczegółowe działania inwestycyjne będą wymagały przeprowadzenia analizy wariantowej na poziomie oceny oddziaływania poszczególnych inwestycji na środowisko.

## **7. Analiza potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko**

### **7.1. Wnioski wynikające z analiz na poziomie strategicznym**

W dokumentach strategicznych na poziomie europejskim do kluczowych celów w zakresie równoważenia systemu transportowego należy zmniejszenie degradującego wpływu transportu na środowisko naturalne, poprzez wspieranie przyjaznych dla środowiska technologii i gałęzi transportowych, rozwój konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego. Strategia UE dla morza Bałtyckiego przewiduje do 2050 roku stworzenie ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, co wymaga aby najważniejsze porty morskie miały, tam gdzie jest to możliwe, połączenie z systemem transportu wodnego śródlądowego oraz stworzenia do 31 grudnia 2030 roku spełniającej wymogi rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 sieci bazowej transeuropejskich korytarzy transportowych TEN-T, a do 31 grudnia 2050 roku – sieci kompleksowej. Cel środowiskowy zajmuje wysoką pozycję na liście priorytetów polityki zrównoważonego rozwoju Morza Bałtyckiego, wskazuje się przede wszystkim na pilną potrzebę rozwiązania problemu ekologicznej i środowiskowej degradacji Morza Bałtyckiego. W ramach Bałtyckiego planu działań priorytetem jest przywrócenie do 2021 roku dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego Bałtyku poprzez wdrażanie kluczowych dyrektyw UE, w tym Ramowej Dyrektywy Wodnej, Ramowej Dyrektywy w sprawie strategii morskiej, Dyrektywy Azotanowej. W celu poprawy stanu ekologicznego przewidziano realizację szeregu działań w zakresie: eutrofizacji, substancji niebezpiecznych, ochrony przyrody i różnorodności biologicznej oraz transportu morskiego. Bałtycki plan działań HELCOM w zakresie transportu morskiego zakłada między innymi ograniczenie wprowadzania do wód morskich obcych gatunków pochodzących z wód balastowych i osadów ze statków. Istotną kwestią jest także redukcja zanieczyszczeń pochodzących ze statków, która wiąże się z koniecznością modernizacji statków oraz rozwoju nowych technologii, a także zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portowej do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych.

W perspektywie zmian klimatu i degradacji ekosystemu Morza Bałtyckiego ważną kwestią jest ochrona morskich obszarów Natura 2000 oraz gatunków i siedlisk wymienionych w Dyrektywie Siedliskowej oraz Dyrektywie Ptasiej. Zagrożeniem dla rodzimej flory i fauny są poza eutrofizacją wód, zmianą termiki i natlenienia także gatunki obce, stanowiące zagrożenie dla dotychczasowych form gospodarczego wykorzystania morza Bałtyckiego i zdrowia ludzi.

Istotnym elementem zrównoważonej polityki UE jest optymalizacja wykorzystania przestrzeni morskiej, poprzez opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego.

Zgodnie z Polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) za cele priorytetowe uznano rozwój portów oraz bezpieczeństwo i ochronę żeglugi. Na poziomie krajowym istotne jest przede wszystkim wzmocnienie funkcji gospodarczych portów, a w dalszej perspektywie wzrost znaczenia portów jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Celem jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej. Ważnym zadaniem jest dostosowanie tras żeglugowych do przyszłej sytuacji nawigacyjnej, z uwzględnieniem tras żeglugowych łączących punkty bazowe

sieci TEN-T, jako połączeń określanych statusem „autostrad morskich”. Kluczowa jest budowa nowoczesnych terminali przeładunkowych oraz intermodalnych centrów logistycznych w obrębie portów i ich zapleczy. Najważniejsze kierunki rozwoju Polski w perspektywie do 2030 roku w zakresie spraw morskich to: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej, zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, a także wykorzystanie morskiego potencjału gospodarczego oraz poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego. Ważnym celem Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) jest budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych zwiększających bezpieczeństwo energetyczne kraju.

## 7.2. Wstępna identyfikacja potencjalnych oddziaływań

Typy zadań inwestycyjnych zestawionych w obrębie poszczególnych priorytetów wymienionych w Programie ze względu na swój charakter można podzielić na dwie kategorie:

- zadania inwestycyjne polegające na budowie, przebudowie obiektów budowlanych i infrastruktury służące rozwojowi gospodarstwu portów morskich, które wiążą się z fizycznymi zmianami w środowisku, w tym potencjalnie negatywnymi;
- działania organizacyjne i zadania inwestycyjne polegające na realizacji obiektów i infrastruktury, o potencjalnie pozytywnym wpływie na środowisko.

Analizując zestawy działań przyporządkowane pięciu priorytetom można przyjąć, że inwestycje przyporządkowane priorytetom 1 (rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza) i 2 (rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu) należą do kategorii pierwszej, zaś inwestycje przyporządkowane priorytetom 3 (digitalizacja polskich portów morskich), 4 (zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego) i 5 (uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych) do kategorii drugiej.

Program wskazuje też na konieczne do podjęcia zadania organizacyjno-legislacyjne, których realizacja ma się przysłużyć poprawie sprawności zarządzania portami, ich lepszej integracji ze sobą i z otoczeniem, poprawie konkurencyjności. Są to działania, które można zaliczyć do drugiej kategorii, to jest do zadań o potencjalnie pozytywnym wpływie na środowisko.

Poniżej dokonano wstępnej identyfikacji oraz charakterystyki oddziaływań typów zadań, jakie przewiduje się do realizacji w ramach poszczególnych priorytetów (Tabele od 23 do 26).

**Priorytet 1** zakłada rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza, poprzez budowę nowych obiektów lub przebudowę i/lub modernizację obiektów istniejących, które wymagają dostosowania do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych. Zadania te można pogrupować w następujące obszary:



- tory podejściowe – inwestycje polegające na pogłębieniu i utrzymaniu torów podejściowych oraz na zmianie pozostałych parametrów takich jak: szerokość, promienie łuków itp.;
- akweny portowe – w tej grupie znajdują się inwestycje polegające na pogłębieniu kanałów i basenów portowych, przebudowie i budowie nowych obrotnic;
- falochrony i inne urządzenia hydrotechniczne;
- nabrzeża, terminale, place składowe, wraz z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną – tej grupie przyporządkowane są inwestycje realizowane na terenach portowych oraz na nowo pozyskanych terenach;
- załadunek basenów portowych – są to inwestycje ukierunkowane na pozyskanie terenów dla rozwoju portów w sytuacji braku perspektyw rozwojowych na lądzie.

Realizacja tych zadań będzie wymagała fizycznego przekształcenia powierzchni ziemi na terenach dotychczas niezagospodarowanych, powstawanie odpadów, w tym ziemi i osadów z pogłębienia. Ponadto może powodować emisję hałasu i zanieczyszczeń do atmosfery zarówno na etapie budowy jak i użytkowania. W końcu może prowadzić do zniszczenia lub fragmentacji siedlisk roślin i zwierząt.

**Priorytet 2** obejmuje zadania inwestycyjne służące integracji portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu. Zadania te można pogrupować następująco:

- inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej, w tym parkingi;
- inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej;
- transport intermodalny;
- śródlądowe drogi wodne.

Realizacja tych zadań może powodować takie uciążliwości jak emisja hałasu i zanieczyszczeń do atmosfery, powstawanie odpadów (w tym ziemi i/lub osadów z pogłębienia), może wymagać zajęcia i przekształcenia terenów niezagospodarowanych, w tym zniszczenia lub fragmentacji siedlisk roślin i zwierząt.

**Priorytet 3** dotyczy digitalizacji polskich portów morskich i obejmuje jedno działanie polegające na stworzeniu Polskiego *Port Community System*, tj. neutralnej, bezpiecznej i otwartej platformy elektronicznej dla szerokiego grona interesariuszy polskich portów morskich, umożliwiającego inteligentną wymianę informacji w polskich portach morskich. Jest to zadanie, które w sposób bezpośredni nie będzie powodować oddziaływań na środowisko, natomiast może w sposób pośredni wpłynąć pozytywnie poprzez umożliwienie prowadzenia bardziej efektywnej i zrównoważonej działalności.

**Priorytet 4**, który dedykowany jest zapewnieniu bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego, podobnie jak priorytet 3, w sposób bezpośredni nie będzie powodować oddziaływań na środowisko, natomiast może w sposób pośredni wpłynąć pozytywnie na bezpieczeństwo ludzi i środowiska morskiego poprzez wzmocnienie systemów łączności oraz modernizację taboru administracji morskiej i Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Do realizacji w ramach **priorytetu 5** polegającego na uwzględnianiu w działalności portowej rygorów środowiskowych wskazany jest szeroki wachlarz zadań inwestycyjnych, które pozwolą na ograniczenie lub wyeliminowanie szkodliwych skutków dla środowiska prowadzonej gospodarki morskiej. Są to działania koncentrujące się w następujących obszarach:

- rozwój infrastruktury paliw alternatywnych (LNG i *cold-ironing*) oraz pozyskiwanie energii cieplnej i elektrycznej z odnawialnych źródeł energii;
- odbiór ścieków ze statków pasażerskich;
- odbiór odpadów ze statków;
- obsługa ładunków niebezpiecznych;
- funkcjonowanie placów składowych – ograniczanie emisji pyłów do atmosfery i gospodarka wodami opadowymi.

Identyfikacja oddziaływań tych inwestycji została zamieszczona w Tabelach 23-26, w formie macierzy Leopolda. Wyróżniono etapy budowy i funkcjonowania, przyjmując, że oddziaływania dla etapu budowy dotyczą skutków prowadzonych prac budowlanych lub wynikających z przygotowania inwestycji, natomiast oddziaływania na etapie eksploatacji dotyczą skutków związanych z istnieniem i funkcjonowaniem obiektów lub przedsięwzięć. Oddziaływania rozpatrywano, jako pozytywne lub negatywne, pośrednie lub bezpośrednie, stałe lub chwilowe, wtórne, krótko- lub średnio- lub długoterminowe. Analizowano także oddziaływania w kontekście zasięgu, jako lokalne, regionalne i ponadregionalne. Oznaczenia odpowiadające charakterowi oddziaływań zamieszczono w nawiasach.

*Tabela 22 Legenda do Macierzy Leopolda*

(+)	pozytywne	Kr	krótkoterminowe
(-)	negatywne	Śr	średnioterminowe
B	bezpośrednie	Dł	długoterminowe
P	pośrednie	L	lokalne
Wt	wtórne	R	regionalne
Ch	chwilowe	PR	ponadregionalne
St	stałe		

W dalszej kolejności uszczegółowiono analizę oddziaływań dla tych portów, którym w Programie przypisano konkretne działania inwestycyjne. Dotyczy to 8 portów:

- 4 portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście;
- 4 portów regionalnych szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju – Elbląg, Kołobrzeg, Police, Ustka - oraz dla Portu Stepnica.

Tabela 23 Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 1

Typ projektu Element środowiska	Tory podejściowe	Akweny portowe	Falochrony i inne urządzenia hydrotechniczne	Nabrzeża, terminale, place składowe, wraz z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną	Załadowanie basenów portowych
<b>Różnorodność biologiczna</b>	<i>Etap budowy:</i> pogorszenie warunków siedliskowych (-, Wt, Ch, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> hałas, zanieczyszczenia (-, P, Ch, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> gatunki obce wprowadzane wraz z wodami balastowymi	<i>Etap budowy:</i> zmiana warunków siedliskowych (-, Wt, Ch, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> hałas, zanieczyszczenia (-, P, Ch, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> utrata siedlisk (-, B, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> pogorszenie warunków siedliskowych (-, Wt, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> utrata siedlisk (-, B, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> pogorszenie warunków siedliskowych (-, Wt, St, Dł, L)
<b>Rośliny i siedliska przyrodnicze</b>	<i>Etap budowy:</i> utrata siedlisk (-, B, St, Dł, L/R) pogorszenie warunków siedliskowych (-, Wt, Ch, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> fragmentacja siedlisk (-, B, St, Dł, L/R) pogorszenie warunków siedliskowych na skutek okresowego bagrowania (-, Wt, Ch, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> utrata siedlisk (-, B, St, Dł, L/R) zmiana warunków siedliskowych (-, Wt, Ch, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> fragmentacja siedlisk (-, B, St, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> utrata siedlisk (-, B, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> pogorszenie warunków siedliskowych (-, Wt, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> utrata siedlisk (-, B, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> pogorszenie warunków siedliskowych (-, Wt, St, Dł, L)
<b>Wody powierzchniowe</b>	<i>Etap budowy:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych (-, B, Ch, Kr, L/R) zmiana warunków hydromorfologicznych (-, B, St, Dł, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych – zanieczyszczenia ze statków (-, P, Ch, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych (-, B, Ch, Kr, L) zmiana warunków hydromorfologicznych (-, B, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych – zanieczyszczenia ze statków (-, P, Ch, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych (-, B, Ch, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana warunków hydromorfologicznych (-, B, St, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych (-, B, Ch, Kr, L) zmiana warunków hydromorfologicznych (-, B, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> pogorszenie param. fizykochemicznych (-, B, Ch, Kr, L) zmiana warunków hydromorfologicznych (-, B, St, Dł, L)
<b>Wody podziemne</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> ograniczenie infiltracji wód opadowych (-, Wt, St, Dł, L)	<i>Etap eksploatacji:</i> zmiana stosunków wodnych (-, Wt, St, Dł, L)
<b>Klimat</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>

Typ projektu Element środowiska	Tory podejściowe	Akweny portowe	Falochrony i inne urządzenia hydrotechniczne	Nabrzeża, terminale, place składowe, wraz z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną	Załadowanie basenów portowych
	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne
<b>Powietrze</b>	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja zanieczyszczeń – jednostki pływające (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja zanieczyszczeń – jednostki pływające (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja zanieczyszczeń - jednostki pływające, przeładunek towarów, place składowe (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja zanieczyszczeń - jednostki pływające, przeładunek towarów, place składowe (-, B, St, Dł, L)
<b>Zdrowie ludzi</b>	<i>Etap budowy:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń – jednostki pływające (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń – jednostki pływające (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń z maszyn i pojazdów (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> emisja hałasu i zanieczyszczeń z maszyn i pojazdów (-, B, St, Dł, L)
<b>Dobra materialne</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Zabytki</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Krajobraz</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> chaos przestrzenny placu budowy, usunięcie roślinności (-, B, St, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana widoków (-, Wt, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> chaos przestrzenny placu budowy, usunięcie roślinności (-, B, St, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana widoków i sposobu zagospodarowania, także na dalszych obszarach jako wtórna konsekwencja realizacji	<i>Etap budowy:</i> chaos przestrzenny obszaru budowy (-, B, St, Kr, L)  <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana widoków i sposobu zagospodarowania, także na dalszych obszarach jako wtórna konsekwencja realizacji



Typ projektu Element środowiska	Tory podejściowe	Akweny portowe	Falochrony i inne urządzenia hydrotechniczne	Nabrzeża, terminale, place składowe, wraz z infrastrukturą techniczną i komunikacyjną	Załadowanie basenów portowych
				inwestycji tego typu (-/+ Wt, St, Dł, L i R)	inwestycji tego typu (-/+ Wt, St, Dł, L i R)
<b>Powierzchnia ziemi i gleby</b>	<p><i>Etap budowy:</i> zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Śr, L)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Dł, L)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Śr, L)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Dł, L)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L) roboty ziemne – wykopy i nasypy (-, B, St, Dł, L)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> zmiana procesów akumulacji i abrazji (-, Wt, St, Dł, L)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L) roboty ziemne – wykopy i nasypy (-, B, St, Dł, L)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> zmiana ukształtowania terenu (-, B, St, Dł, L) uszczelnienie powierzchni (-, B, St, Dł, L)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L) roboty ziemne – nasypy (-, B, St, Dł, L)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> zmiana ukształtowania terenu (-, B, St, Dł, L)</p>
<b>Zasoby naturalne</b>	<p><i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p>	<p><i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p>	<p><i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p>	<p><i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p>	<p><i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne</p>

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PRPPM 2020

Tabela 24 Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 2

Typ projektu Element środowiska	Infrastruktura drogowa, w tym parkingi	Infrastruktura kolejowa i transport intermodalny	Śródlądowe drogi wodne
<b>Różnorodność biologiczna</b>	<p><i>Etap budowy:</i> zniszczenie siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> fragmentacja siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zniszczenie siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> fragmentacja siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zniszczenie siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R/PR)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> zmiana warunków siedliskowych (-, Wt, St, Dł, L/R/PR) przenoszenie gatunków obcych porastających kałużby statków</p>
<b>Rośliny i siedliska przyrodnicze</b>	<p><i>Etap budowy:</i> zniszczenie siedlisk (-, B, St, Dł, L/R)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> fragmentacja siedlisk (-, Wt, St, Dł, L/R)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zniszczenie siedlisk (-, B, St, Dł, L/R)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> fragmentacja siedlisk (-, Wt, St, Dł, L/R)</p>	<p><i>Etap budowy:</i> zniszczenie siedlisk (-, B, St, Dł, L/R)</p> <p><i>Etap eksploatacji:</i> zmiana warunków siedliskowych (-, Wt, St, Dł, L/R)</p>
	<i>Etap budowy:</i>	<i>Etap budowy:</i>	<i>Etap budowy:</i>

Typ projektu Element środowiska	Infrastruktura drogowa, w tym parkingi	Infrastruktura kolejowa i transport intermodalny	Śródlądowe drogi wodne
<b>Wody powierzchniowe</b>	brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> zmiany morfologii cieków (-, B, St, Dł, L)	brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> zmiany morfologii cieków (-, B, St, Dł, L)	pogorszenie param. fizykochemicznych (-, B, Ch, Kr, L) <i>Etap eksploatacji:</i> zmiany morfologii cieków (-, B, St, Dł, L)
<b>Wody podziemne</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> ograniczenie infiltracji wód opadowych (-, Wt, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> ograniczenie infiltracji wód opadowych (-, Wt, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Klimat</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> emisja zanieczyszczeń gazowych (-, Wt, St, Dł, P)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Powietrze</b>	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L) <i>Etap eksploatacji:</i> emisja zanieczyszczeń z transportu (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L) <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> emisja zanieczyszczeń ze sprzętu budowlanego (-, B, Ch, Kr, L) <i>Etap eksploatacji:</i> emisja zanieczyszczeń z transportu (-, B, St, Dł, L)
<b>Zdrowie ludzi</b>	<i>Etap budowy:</i> hałas i zanieczyszczenie powietrza (-, B, St, Kr, L) utrudnienia komunikacyjne (-, Wt, St, Kr, L) <i>Etap eksploatacji:</i> zanieczyszczenie powietrza (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> hałas i zanieczyszczenie powietrza (-, B, St, Kr, L) utrudnienia komunikacyjne (-, Wt, St, Kr, L) <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> zanieczyszczenie powietrza (-, B, St, Dł, L)
<b>Dobra materialne</b>	<i>Etap budowy:</i> wykupy gruntów, wyburzenia budynków (-, Wt, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> wykupy gruntów, wyburzenia budynków (-, Wt, St, Dł, L) <i>Etap eksploatacji:</i> Wibracje (-, B, Ch, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Zabytki</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> wibracje (-, B, Ch, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Krajobraz</b>	<i>Etap budowy:</i> chaos przestrzenny placu budowy, wycinka drzew (-, B, St, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> chaos przestrzenny placu budowy, wycinka drzew (-, B, St, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i>

Typ projektu Element środowiska	Infrastruktura drogowa, w tym parkingi	Infrastruktura kolejowa i transport intermodalny	Śródlądowe drogi wodne
	zmiana skali obiektu (przy przebudowach), zmiana panoram i widoków, usunięcie drzew (-/0, P, St, Dł, L/R)	zmiana skali obiektu (przy przebudowach), zmiana panoram i widoków, usunięcie drzew (-/0, P, St, Dł, L/R)	brak oddziaływań/pomijalne
<b>Powierzchnia ziemi i gleby</b>	<i>Etap budowy:</i> zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L/R) roboty ziemne – wykopy i nasypy (-, B, St, Dł, L/R)  <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana ukształtowania terenu (-, B, St, Dł, L) uszczelnienie powierzchni (-, B, St, Dł, L) emisja zanieczyszczeń pyłowych (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L/R) roboty ziemne – wykopy i nasypy (-, B, St, Dł, L/R)  <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana ukształtowania terenu (-, B, St, Dł, L) uszczelnienie powierzchni (-, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> zmiana linii brzegowej (-, B, St, Dł, L/R) przygotowanie toru wodnego poprzez bagrowanie – odpadowe osady (-, B, St, Dł, L/R)  <i>Etap eksploatacji:</i> Bagrowanie utrzymaniowe – odpadowe osady (-, B, St, Dł, L)
<b>Zasoby naturalne</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne  <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne

Tabela 25 Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetów 3 i 4

Typ projektu Element środowiska	Priorytet 3 Stworzenie polskiego systemu Port Community System	Priorytet 4		
		Systemy łączności	Systemy ratownictwa	Zakup taboru dla administracji morskiej i ratownictwa
<b>Różnorodność biologiczna</b>	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, Wt, St, Dł, L/R)	wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, Wt, St, Dł, L/R)
<b>Rośliny i siedliska przyrodnicze</b>	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, Wt, St, Dł, L/R)	wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, Wt, St, Dł, L/R)
<b>Wody powierzchniowe</b>	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, Wt, St, Dł, L/R)	wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, Wt, St, Dł, L/R)
<b>Wody podziemne</b>	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap eksploatacji:</i>

Typ projektu Element środowiska	Priorytet 3 Stworzenie polskiego systemu Port Community System	Priorytet 4		
		Systemy łączności	Systemy ratownictwa	Zakup taboru dla administracji morskiej i ratownictwa
	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne
Klimat	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Powietrze	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Zdrowie ludzi	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę systemu ostrzegania i monitoring zagrożeń (+, Wt, St, Dł, L/R)	<i>Etap eksploatacji:</i> wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, Wt, St, Dł, L/R)	<i>Etap eksploatacji:</i> wzrost bezpieczeństwa poprzez poprawę szybkości reakcji (+, B, St, Dł, L/R)
Dobra materialne	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Zabytki	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Krajobraz	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Powierzchnia ziemi i gleby	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Zasoby naturalne	<i>Etap budowy:</i> nie dotyczy, charakter działań nie pozwala na wyodrębnienie etapu budowy			
	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne



Tabela 26 Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 5

Typ projektu Element środowiska	Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych (LNG i cold-ironing) oraz pozyskiwanie energii cieplnej i elektrycznej z odnawialnych źródeł energii	Odbiór ścieków ze statków pasażerskich	Odbiór odpadów ze statków	Obsługa ładunków niebezpiecznych	Funkcjonowanie placów składowych – ograniczenie emisji pyłów do atmosfery i gospodarka wodami opadowymi
<b>Różnorodność biologiczna</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu siedlisk (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu siedlisk (+, Wt, St, Dł, L/R/PR) ograniczenie śmiertelności zwierząt (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> ograniczenie śmiertelności organizmów wodnych na skutek zatruc (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Rośliny i siedliska przyrodnicze</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu siedlisk (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu siedlisk (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> redukcja zagrożenia skażeniem siedlisk morskich (+, Wt, St, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Wody powierzchniowe</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> ograniczenie dopływu związków organicznych i biogenów do wód (+, B, St, Dł, L/R/PR) poprawa stanu JCWP (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu JCWP (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> redukcja zagrożenia skażeniami środowiska morskiego (+, Wt, St, Dł, L/R) poprawa stanu JCWP (+, Wt, St, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> redukcja ilości zanieczyszczeń przedostających się do wód (+, Wt, St, Dł, L)
<b>Wody podziemne</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> redukcja ilości zanieczyszczeń przedostających się do wód (+, Wt, St, Dł, L) poprawa stanu wód (+, Wt, St, Dł, L)
<b>Klimat</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i>

Typ projektu Element środowiska	Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych (LNG i cold-ironing) oraz pozyskiwanie energii cieplnej i elektrycznej z odnawialnych źródeł energii	Odbiór ścieków ze statków pasażerskich	Odbiór odpadów ze statków	Obsługa ładunków niebezpiecznych	Funkcjonowanie placów składowych – ograniczenie emisji pyłów do atmosfery i gospodarka wodami opadowymi
	redukcja zużycia paliw kopalnych (+, Wt, St, Dł, PR) ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (+, Wt, St, Dł, PR)	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne
<b>Powietrze</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> ograniczenie emisji niskiej gazów i pyłów (+, B, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> ograniczenie emisji niskiej pyłów PM10 i PM2,5 (+, B, St, Dł, L)
<b>Zdrowie ludzi</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu jakości powietrza na terenach portowych i otoczenia (+, Wt, St, Dł, L)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu wód w kąpieliskach nadmorskich (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu wód w kąpieliskach nadmorskich (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> ochrona stanu wód w kąpieliskach morskich (+, Wt, St, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu jakości powietrza na terenach portowych i otoczenia (+, Wt, St, Dł, L)
<b>Dobra materialne</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Zabytki</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Krajobraz</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa walorów widokowych na plażach (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
<b>Powierzchnia ziemi i gleby</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> redukcja emisji pyłów do gleb (+, Wt, St, Dł, L)

Typ projektu Element środowiska	Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych (LNG i <i>cold-ironing</i> ) oraz pozyskiwanie energii cieplnej i elektrycznej z odnawialnych źródeł energii	Odbiór ścieków ze statków pasażerskich	Odbiór odpadów ze statków	Obsługa ładunków niebezpiecznych	Funkcjonowanie placów składowych – ograniczanie emisji pyłów do atmosfery i gospodarka wodami opadowymi
				redukcja zagrożenia skażeniem siedlisk brzegów morskich (+, Wt, St, Dł, L/R)	
<b>Zasoby naturalne</b>	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> redukcja zużycia paliw kopalnych (+, Wt, St, Dł, PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu wód (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu wód (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> poprawa stanu wód (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne

### **7.3. Wpływ na realizację celu „Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi”**

W niniejszym kryterium oceny odniesiono się do zagadnień związanych z zapewnieniem odpowiednich standardów jakości środowiska ważnych z punktu widzenia zapewnienia zdrowia ludzi. Należy wymienić tu takie aspekty jak: dostępność i jakość wody przeznaczonej do spożycia, jakość wody w kąpieliskach, jakość powietrza, klimat akustyczny.

Wzrost natężenia ruchu statków, jaki może być obserwowany w wyniku realizacji planów rozwojowych portów morskich stwarza zagrożenie dla wyżej wymienionych aspektów związanych ze zdrowiem ludzi:

- ryzyko awarii i katastrof skutkujących przedostaniem się do wód substancji niebezpiecznych, skażeniem plaż, wód w kąpieliskach;
- wzrost eksploatacji wód podziemnych na potrzeby rozwijających się portów powodujący zagrożenie ingresją wód słonych;
- wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych ze statków cumujących i podczas przeładunków oraz hałasu;
- wzrost ilości wód opadowych powstających na terenach portowych, wymagających oczyszczenia i zagospodarowania,
- ryzyko introdukcji gatunków obcych w tym niebezpiecznych dla zdrowia i życia ludzi patogenów z wodami balastowymi ze statków.

Zagadnienia te dotyczą wszystkich portów, przy czym najsilniej czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, gdzie funkcje transportowe realizowane są najintensywniej. Jednocześnie szereg działań planowanych w Programie w ramach priorytetu 5 oraz 4 będzie służyć eliminowaniu tych zagrożeń.

Wszystkie inwestycje, które będą powodowały zmniejszenie dostaw zanieczyszczeń pochodzących z działalności portów do wód, zarówno wód powierzchniowych jak i podziemnych będą wpływały pozytywnie na możliwość realizacji celu. Należy tu wymienić:

- zapewnienie możliwości odbioru ścieków ze statków pasażerskich cumujących w porcie bezpośrednio do sieci kanalizacyjnej;
- inwestycje poprawiające ochronę środowiska związane z funkcjonowaniem terminali obsługujących ładunki niebezpieczne, w oparciu o plany bezpieczeństwa obejmujące również przemieszczanie tych substancji i zagrożenia nadzwyczajne;
- inwestycje poprawiające stan środowiska związane z funkcjonowaniem placów składowych w zakresie emisji do środowiska substancji zanieczyszczających wody opadowe;
- budowę infrastruktury retencji i wtórnego wykorzystania wód opadowych i roztopowych;
- rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach.



Podobnie pozytywny wpływ na poprawę jakości powietrza będą miały inwestycje umożliwiające zasilanie jednostek cumujących w portach w energię elektryczną z lądu (systemy *cold-ironing*), wykorzystanie paliw alternatywnych zarówno w napędzie jednostek pływających (paliwo LNG), jak i zasilanie obiektów lądowych z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. Istotne znaczenie mogą mieć też inwestycje poprawiające funkcjonowanie placów składowych w zakresie ograniczania emisji pyłów PM10 i PM2,5.

Zasilanie jednostek cumujących w portach w energię elektryczną z lądu będzie miało też pozytywny wpływ na klimat akustyczny, w tym na ograniczenie hałasu podwodnego.

#### **Podsumowanie i wnioski**

Program zawiera liczne zadania inwestycyjne ukierunkowane na ochronę środowiska, które w sposób bezpośredni i pośredni mogą wspierać realizację celu jakim jest ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi.

Należą do nich inwestycje służące ograniczaniu zrzutów ścieków, zanieczyszczonych wód opadowych i odpadów do wód. Będzie to sprzyjało sukcesywnej poprawie stanu wód, w tym stanu wód w kąpieliskach.

W Programie znalazły się również działania mające ograniczyć emisje zanieczyszczeń do atmosfery pochodzących z działalności portowej i transportowej. Chodzi tu o zapewnienie możliwości wykorzystania paliw alternatywnych dla statków, zasilania jednostek cumujących w energię elektryczną z brzegu, ograniczanie emisji z placów składowych.

#### **7.4. Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”**

Niniejsze kryterium odnosi się do konieczności osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych, w tym przypadku głównie wód przybrzeżnych i przejściowych. Cele te odnoszą się do stanu ekologicznego, ocenianego w oparciu o wskaźniki biologiczne i hydromorfologiczne oraz do stanu chemicznego definiowanego wskaźnikami fizykochemicznymi i specyficznymi zanieczyszczeniami.

Wśród planowanych inwestycji znajdują się zarówno takie, które będą powodować nasilenie presji na stan wód, jaki i takie, które będą ograniczały te presje. Inwestycje wymagające wykonywania prac w obrębie akwenów, szczególnie zmieniających ukształtowanie dna i brzegów będą lokalnie wpływały niekorzystnie na stan hydromorfologiczny i w sposób wtórny będą oddziaływać na warunki bytowania organizmów wodnych.

Dopływ zanieczyszczeń pochodzących z żeglugi może utrudniać osiągnięcie celu jakim jest poprawa stanu chemicznego, który dla większości jednolitych części wód powierzchniowych, na których zlokalizowane są porty jest zły.

W odniesieniu do wód podziemnych działalność portowa może oddziaływać zarówno na stan ilościowy – poprzez nadmierną presję poboru wód z ujęć podziemnych na potrzeby rozwijających się portów, jak i na stan chemiczny – gdy nadmierny pobór powoduje ingresję wód słonych do soczewy słodkich wód podziemnych lub poprzez dopływ zanieczyszczeń z powierzchni (parkingów, placów składowych).

Zadania inwestycyjne planowane w ramach priorytetu 3 – digitalizacja polskich portów morskich nie będą miały charakteru typowego dla inwestycji budowlanych, powodujących szereg fizycznych zmian w środowisku, przenoszących się na kolejne receptory. Pośredni wpływ na środowisko, jakiego można się spodziewać, to bardziej efektywne i zrównoważone zarządzanie portami.

Zadania inwestycyjne planowane w ramach priorytetu 4 - zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego również nie będą powodowały fizycznych zmian w środowisku. Można wręcz zakładać pozytywny wpływ na realizację celów odnoszących się do jednolitych części wód podziemnych, poprzez zmniejszenie ryzyka awarii, katastrof i ich skutków, jak skażenie środowiska morskiego.

Zadania inwestycyjne wskazane w priorytecie 5 odnoszą się wyłącznie do poprawy kwestii ochrony środowiska w transporcie wodnym i działalności portowej. Można zakładać, że, rozwój infrastruktury do odbioru ścieków i odpadów ze statków oraz inwestycje w gospodarkę wodami opadowymi może przyczynić do ograniczenia części presji powodujących zły stan wód, a tym samym będą służyć osiągnięciu celów środowiskowych.

Program, w priorytetach 1 i 2 przewiduje dla niektórych portów konkretne działania inwestycyjne, których oddziaływanie może być różne w zależności od lokalizacji portu, dlatego w poniższych tabelach zestawiono bardziej szczegółową analizę ich wpływu na cel jakim jest „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”.

Tabela 27 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Gdańsk** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p><b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pogłębianie toru wodnego w Porcie Wewnętrznym</li> <li>- poszerzenie istniejącego toru podejściowego do Portu Północnego</li> <li>- budowa nowego toru podejściowego do Portu Północnego</li> <li>- nowe obrotnice w Porcie Północnym</li> <li>- nowe falochrony w Porcie Północnym</li> <li>- nowy terminal głębokowodny w Porcie Północnym</li> <li>- przebudowa nabrzeży do obsługi większych jednostek w Porcie Wewnętrznym</li> </ul>			
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze JWCP Zatoka Gdańska Wewnętrzna (TWIVWB4). Jest to naturalna JCWP, o złym stanie ekologicznym.</p> <p>Wskaźniki decydujące obecnie o złym stanie Zatoki Gdańskiej (chlorofil a, biomasa fitoplanktonu, makrozoobentos, ichtiofauna, przezroczystość, azot ogólny, fosfor ogólny) związane są głównie z dostawą związków biogenych i zanieczyszczeń w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy</li> <li>- trwałe zmiany hydromorfologii dna</li> <li>- zniszczenie siedlisk ryb i zoobentosu, w przypadku realizacji nowego Portu Centralnego</li> <li>- załadunek akwenu na potrzeby nowego portu może wpłynąć na stosunki wodne, w tym wzrost ilości wód deszczowych</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</li> <li>- dostosowanie projektu Portu Centralnego w Gdańsku do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 15 (subczęść nr 15a). Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym. Utrzymanie dobrego stanu będące celem środowiskowym jest zagrożone z powodu intensywnej eksploatacji ujęć wód podziemnych m.in. w rejonie kanałów portowych i stoczniowych Gdańska. Istnieje</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wzrost zapotrzebowania na wodę wodociągową dla rozwijającego się portu</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- retencja wód deszczowych i ich wykorzystanie (po oczyszczeniu)</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
zagrożenie ingresją wód morskich i ascensją słonych wód z głębokiego podłoża.			
<p><b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa mostu kolejowego nad Martwą Wisłą i dodatkowych torów na kierunku do Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego</li> </ul> <p>Zadania inwestycyjne odnoszące się do wszystkich portów morskich i przystani</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- modernizacja dróg wodnych śródlądowych</li> </ul>			
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury kolejowej będą przecinały JCWP Martwa Wisła do Strzyży. Ma status silnie zmienionej, stan ekologiczny ocenione jest jako zły (wskaźniki decydujące o ocenie to makrofity, makrobezkręgowce bentosowe, fosforany, fosfor ogólny). Stan chemiczny jest poniżej dobrego ze względu na obecność związków tributulocyny.</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych będą realizowane w obrębie 5 JCWP Wisły, 2 JCWP Narwi i 17 JCWP na Bugu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- punktowa zmiana morfologii brzegu, w miejscu lokalizacji mostu – bez wpływu na stan JCWP</li> <li>- dopływ wód opadowych z odwodnienia mostu i torowiska</li> </ul> <p><i>W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Zatem zakres dot. Drogi wodnej rzeki Wisły ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.</i></p>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podczyszczanie wód opadowych</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 realizowane będą w obszarze JCWPd nr 15 (subczęść nr 15a). Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd</li> </ul>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>



Tabela 28 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Gdynia** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p><b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu (w tym budowa portu zewnętrznego) - jako część projektu "Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia"</li> <li>- pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etapy II i III</li> </ul>			
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze JWCP Zatoka Pucka Zewnętrzna (TWIIIWB3). Jest to naturalna JCWP, o umiarkowanym stanie ekologicznym i dobrym stanie chemicznym. Wskaźniki decydujące obecnie o stanie Zatoki Puckiej (azot og., biomasa fitoplanktonu, makrozoobentos, ichtiofauna, nasycenie wód tlenem) związane są głównie z dostawą związków biogenych i zanieczyszczeń w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy</li> <li>- trwałe zmiany hydromorfologii dna</li> <li>- zniszczenie siedlisk ryb i zoobentosu, w przypadku realizacji nowego Portu Zewnętrznego</li> <li>- załadowanie akwenu na potrzeby nowego portu może wpłynąć na stosunki wodne, w tym wzrost ilości wód deszczowych</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</li> <li>- dostosowanie projektu nowego Portu Zewnętrznego do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 13. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym. Utrzymanie dobrego stanu będące celem środowiskowym jest niezagrażone.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wzrost zapotrzebowania na wodę wodociągową dla rozwijającego się portu</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- retencja wód deszczowych i ich wykorzystanie (po oczyszczeniu)</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p><b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Via Maris - Droga Czerwona w Gdyni (od ul. Janka Wiśniewskiego do węzła Gdynia- Północ)</li> <li>- integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych</li> <li>- zwiększenie przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia zgodnie z wymogami sieci TEN-T</li> </ul>			
<p>Wody powierzchniowe</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- brak wpływu na stan JCWP na etapie budowy</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podczyszczanie wód opadowych</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące,</p>

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej nie będą kolidowały z JCWP.</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych będą realizowane w obrębie 5 JCWP Wisły, 2 JCWP Narwi i 17 JCWP na Bugu.</p>	<p>- pośrednie oddziaływanie na wody w związku z odprowadzaniem wód opadowych z odwodnienia drogowego</p> <p><i>W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Zatem zakres dot. Drogi wodnej rzeki Wisły ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.</i></p>		<p>by zapewnić realizację celu</p>
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 realizowane będą w obszarze JCWPd nr 13. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym.</p>	<p>- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd</p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>

Tabela 29 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Szczecin** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych	
<p><b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego</li> <li>- przebudowa placów składowych w rejonie drobnicy</li> <li>- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego</li> </ul>				
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa nabrzeży głębokowodnych w porcie w Szczecinie</li> <li>- rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w porcie w Szczecinie</li> <li>- modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m</li> </ul>		
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze JWCP Parnica i Odra od Parnicy do ujścia. Parnica to silnie zmieniona część wód o potencjale złym. Odra od Parnicy do ujścia również posiada status silnie zmienionej, o słaby stan ekologiczny i stanie chemicznym poniżej dobrego.</p> <p>W zlewni występuje presja przemysłowa, w tym odprowadzanie ścieków do wód.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy</li> <li>- trwałe zmiany hydromorfologii dna</li> <li>- osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu</li> <li>- utwardzenie powierzchni na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim wpłynie na wzrost ilości wód deszczowych</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</li> <li>- podczyszczanie wód opadowych</li> <li>- dostosowanie do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>	
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 4. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym. Utrzymanie dobrego stanu będące celem środowiskowym jest niezagrażone.</p>	Nie zidentyfikowano	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu	
<p><b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego w Porcie w Szczecinie</li> <li>- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK</li> <li>- budowa stanowiska do zasilania kontenerów na placu przy ul. Hryniewieckiego</li> <li>- budowa układu drogowo – kolejowego na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim oraz powierzchni parkingowych (ok. 20 ha)</li> </ul>				

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej mogą przecinać JCWP Parnica.</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych będą realizowane w obrębie 15 JCWP na Odrze.</p>	<p>- punktowa zmiana morfologii brzegu, w miejscu lokalizacji mostu – bez wpływu na stan JCWP</p> <p>- dopływ wód opadowych z odwodnienia dróg, torowisk, parkingów</p> <p><i>W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Zatem zakres dot. Drogi wodnej rzeki Wisły ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.</i></p>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <p>- podczyszczanie wód opadowych</p>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 realizowane będą w obszarze JCWPd nr 4. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym.</p>	<p>- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd</p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>

Tabela 30 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Świnoujście** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p><b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza.</b>                      Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu</li> <li>- modernizacja Nabrzeża Chemików</li> <li>- rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej</li> <li>- przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego</li> <li>- budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu</li> </ul>			
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze JWCP Zalew Szczeciński TWIWB8, Dziwna-Świna CWIIIWB9.</p> <p>Pierwsza to silnie zmieniona część wód, o słabym potencjale ekologicznym i stanie chemicznym poniżej dobrego. Za złą ocenę stanu odpowiadają wskaźniki: makrozoobentos, chlorofil a, przezroczystość, azot ogólny, fosfor ogólny, OWO.</p> <p>Druga to naturalna JCWP, której stan został oceniony jako zły (stan ekologiczny słaby, na co składają się i wskaźniki biologiczne i fizykochem., stan chemiczny poniżej dobrego).</p> <p>Stan obu JCWP jest głównie wynikiem dostawy związków biogennych i zanieczyszczeń w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy</li> <li>- trwałe zmiany hydromorfologii dna</li> <li>- osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu</li> <li>- utwardzenie powierzchni na terenach niezainwestowanych</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</li> <li>- podczyszczanie wód opadowych</li> <li>- dostosowanie do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 1. Jest to JCWPd o słabym stanie ilościowym i chemicznym. Utrzymanie dobrego stanu będące celem środowiskowym jest zagrożone z powodu intensywnej eksploatacji ujęć wód podziemnych m.in. w Świnoujściu. Obserwuje się ingresję wód morskich i ascensją słonych wód z podłoża mezozoicznego.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wzrost zapotrzebowania na wodę wodociągową dla rozwijającego się portu</li> <li>- utwardzenie powierzchni na terenach niezainwestowanych ograniczające zasilenie opadami wód podziemnych</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- retencja wód deszczowych i ich wykorzystanie (po oczyszczeniu)</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p><b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK</li> </ul>			



<b>Przewidywany konflikt ze środowiskiem</b>	<b>Potencjalne oddziaływanie</b>	<b>Możliwość zastosowania środków minimalizujących</b>	<b>Wpływ na realizację celów środowiskowych</b>
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej mogą kolidować z JCWP Zalew Szczeciński i Dopływ z Wielkich Peł. Potencjał pierwszej oceniony jako zły, stan drugiej również zły.</p>	<p>- dopływ wód opadowych z odwodnienia dróg, torowisk</p>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podczyszczanie wód opadowych</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 realizowane będą w obszarze JCWPd nr 1. Jest to JCWPd o złym stanie ilościowym i chemicznym, z powodu intensywnej eksploatacji ujęć wód podziemnych.</p>	<p>- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd</p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>

Tabela 31 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Elbląg – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza</b>				
<b>Portu Police</b> - poprawa parametrów technicznych nabrzeży w porcie, przystosowane do obsługi statków o zanurzeniu do 12,5 m	Wody powierzchniowe Port w Policach jest położony na Kanale Polickim, który jest sztuczną częścią wód, niemonitorowaną, której potencjał został oceniony jako dobry. Jest to JCWP niezagrożona nieosiągnięciem celów. Wody podziemne Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 3. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym. Utrzymanie dobrego stanu będące celem środowiskowym jest niezagrożone. Nie przewiduje się konfliktu.	- pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy - osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu na etapie budowy	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
<b>Port Elbląg</b> -budowa nowego terminala przeładunkowego na obszarze ok. 15 ha powierzchni na prawym brzegu rzeki - poprawa parametrów infrastruktury dostępu do portu	Wody powierzchniowe Port w Elblągu jest położony w obrębie JCWP Elbląg od Młynówki do ujścia wraz z jez. Drużno. Jest to JCWP silnie zmieniona, o złym potencjale ekologicznym (wskaźniki decydujące to makrofity, fitoplankton, makrobezkręgowce bentosowe, BZT5, OWO, ChZT-Cr, siarczany, azot og., fosforany) i stanie chemicznym poniżej dobrego ze względu na obecność specyficznych zanieczyszczeń. W zlewni występuje presja komunalna. Wody podziemne Port Elbląg położony jest w obrębie JCWPd nr 18, o dobrym stanie ilościowym i chemicznym, niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Nie przewiduje się konfliktu.	- pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy - trwałe zmiany hydromorfologii dna - zniszczenie siedlisk ryb i zoobentosu - utwardzenie powierzchni ok. 15 ha, wzrost ilości wód deszczowych, spadek zasilania wód podziemnych przez infiltrację opadów.	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
<b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu</b>				

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<b>Port Police</b> - budowa połączenia kolejowego do portu - zagwarantowania dobrego dostępu do Portu Police za pośrednictwem dróg wodnych śródlądowych (ODW)	Wody powierzchniowe Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury kolejowej nie będzie kolidować z JCWP.  Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych będą realizowane w obrębie 15 JCWP na Odrze.	- nie przewiduje się oddziaływań na JCWP  <i>W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.</i>  <i>Zatem zakres dot. Drogi wodnej rzeki Wisły ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.</i>	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
	Wody podziemne Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 3. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym. Utrzymanie dobrego stanu będące celem środowiskowym jest niezagrażone. Nie przewiduje się konfliktu.	- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
<b>Port Kołobrzeg</b> - przebudowa układu torowego od stacji Kołobrzeg wraz z układem wewnętrznym Portu Handlowego	Wody powierzchniowe Port w Kołobrzegu położony jest na JCWP Parsęta od Wielkiego Rowu do ujścia oraz JCWP Sarbino-Dziwna. Nie przewiduje się kolizji inwestycji z JCWP.  Wody podziemne Port w Kołobrzegu położony jest w obrębie JCWPd nr 9, której stan zarówno ilościowy jaki i chemiczny są oceniane jako dobry, a utrzymanie tego stanu jest niezagrażone.	- nie przewiduje się oddziaływań na JCWP	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
<b>Port Ustka</b> - budowy bocznic kolejowej komunikującej istniejącą infrastrukturę kolejową w Porcie	Wody powierzchniowe Port w Ustce położony na JCWP Słupia od Kamieńca do Otocznicy oraz na pograniczu dwóch JCWP przybrzeżnych Rowy-Jarosławiec Wschód i Rowy-Jarosławiec Zachód. Nie przewiduje się kolizji inwestycji z JCWP.  Wody podziemne	- nie przewiduje się oddziaływań na JCWP	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
Ustka z projektowanym przez Urząd Morski w Słupsku nowym falochronem zachodnim Portu Ustka	Port w Ustce położony jest w obrębie JCWPd nr 11, o dobrym stanie ilościowym i chemicznym. JCWPd jest niezagrożona. Nie przewiduje się kolizji inwestycji z JCWPd.			
<b>Port Elbląg</b> - budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną	Inwestycja realizowana będzie w obrębie trzech JCWP – Mierzeja Wiślana, Zalew Wiślany i Elbląg od Młynówki do ujścia wraz z jez. Drużno. Przedsięwzięcie analizowane jest w ramach toczącej się procedury o wydanie decyzji środowiskowej. Organ prowadzący postępowanie określi odpowiednie warunki do realizacji inwestycji lub odmówi jej realizacji o ile znajdą przesłanki, o których mowa w ustawie OOŚ.	Przedsięwzięcie analizowane było w ramach odrębnego programu pn. <i>Program Wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską</i> , który poddany był strategicznej prognozie oddziaływania na środowisko.		

#### Podsumowanie i wnioski

Wśród działań przewidzianych w Programie znajdują się takie, które mogą wpływać zarówno negatywnie jak i pozytywnie na stan wód.

Do pierwszych zaliczają się wszystkie inwestycje w rozwój portów związane z budową/rozbudową torów wodnych, nabrzeży, falochronów. Mogą one powodować niekorzystne zmiany morfologii dna i brzegów oraz powodować pogorszenie wskaźników fizykochemicznych wód. Ich realizacja będzie z reguły wymagała zaplanowania i wdrożenia środków minimalizujących służących ochronie środowiska wodnego przed nadmierną presją.

Do drugiej grupy inwestycji będą się zaliczały te, które odnoszą się bezpośrednio do wdrażania rygorów ochrony środowiska do działalności portów i transportu wodnego. Należy tu wymienić inwestycje związane z odbiorem ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich, z infrastrukturą służącą obsłudze ładunków niebezpiecznych, z ograniczaniem spływu zanieczyszczeń z wodami opadowymi i roztopowymi.

## **7.5. Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”**

W niniejszym kryterium oceny odniesiono się do zagadnień związanych z wpływem PRPPM na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000. Wskazano zagrożenia, presje i działania mające wpływ na obszar i przedmioty.

Inwestycje w zakresie rozbudowy portów prowadzone w obrębie aktualnych granic portów i polegające na przebudowie, modernizacji lub dostosowaniu istniejącej infrastruktury i obiektów będą znacznie mniej oddziałujące niż nowe inwestycje realizowane w obszarach niezagospodarowanych. Program przewiduje w większości działania inwestycyjne realizowane na obecnych terenach portowych, których celem jest umożliwienie przejmowania większych jednostek (zgodnie ze światowym trendem obserwowanym w żegludze) lub rozszerzenie oferty funkcjonalnej portów. Inwestycje te w ogromnej większości znajdują się poza obszarami chronionymi i ich realizacja nie stanowi realnego zagrożenia dla celów i przedmiotów ochrony w obszarach chronionych.

Plany budowy nowych części portów (w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu) lub zagospodarowania niezainwestowanych terenów w granicach portów (jak np. w Szczecinie) wykraczają poza podstawowy horyzont planowania, jakim jest rok 2020. Wydaje się, że najbardziej prawdopodobne jest, że decyzje o realizacji niektórych z nich zostaną podjęte po ostatecznym wyczerpaniu wszystkich możliwości w obszarach aktualnie użytkowanych.

Z uwagi na to, że wody przybrzeżne i przejściowe na terytorium Polski (z wyjątkiem wód przybrzeżnych wzdłuż Mierzei Helskiej i Wiślanej) są objęte ochroną jako obszary Natura 2000, to wszelkie inwestycje związane z budową lub modernizacją torów podejściowych, w tym budową/rozbudową obrotnic, falochronów mogą wymagać przynajmniej przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 (art. 59 ust. 2 ustawy ooś).

Wśród czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz czterech portów regionalnych szczególnie istotne dla systemu transportowego kraju – Police, Kołobrzeg, Ustka, Elbląg, wszystkie graniczą lub są częściowo położone w obszarach chronionych (Natura 2000, rezerwatach – Port Elbląg).

Zagrożeniami dla siedlisk, gatunków i samych organizmów wodnych oraz awifauny związanymi z funkcjonowaniem portów jest ryzyko skażenia/zatrucia na skutek sytuacji awaryjnych i wycieków substancji niebezpiecznych. Odpowiedzią na te zagrożenia jest wdrażanie procedur i realizacja infrastruktury umożliwiającej właściwe postępowania z ładunkami niebezpiecznymi oraz wdrażanie i doskonalenie systemów ratownictwa. Kolejnym zagrożeniem są gatunki obce, które dostają się do środowiska wraz z wodami balastowymi i osadami ze statków. Na Bałtyku odnotowano występowanie 26 nierodzimych gatunków ryb oraz 30 obcych gatunków z pozostałych grup zwierząt. W wodach balastowych mogą znajdować się różne organizmy: wirusy, bakterie, cysty larw, stadia przetrwalne, elementy fitoplanktonu, fitobentosu, zooplanktonu, mięczaki. Obce organizmy zagrażają nie tylko bioróżnorodności jeśli są inwazyjne, ale mogą



powodować zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi, choroby ryb i innych organizmów wodnych, pogarszać jakość wód uniemożliwiając wykorzystanie rekreacyjne.

Program, w priorytetach 1 i 2 przewiduje dla niektórych portów konkretne działania inwestycyjne, których oddziaływanie może być różne. Dlatego w poniższych tabelach zestawiono bardziej szczegółową analizę ich wpływu na cel jakim jest „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”.

Zadania inwestycyjne planowane w ramach priorytetu 3 – digitalizacja polskich portów morskich nie będą miały charakteru typowego dla inwestycji budowlanych, powodujących szereg fizycznych zmian w środowisku i przenoszących się na kolejne receptory, w tym na organizmy żywe.

Zadanie inwestycyjne planowane w ramach priorytetu 4 - zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego również nie będą powodowały fizycznych zmian w środowisku, natomiast można zakładać pozytywny wpływ na realizację celów odnoszących się do obszarów chronionych i bioróżnorodności, poprzez zmniejszenie ryzyka awarii, katastrof i ich skutków, jak skażenie ekosystemu i śmiertelne zatrucia organizmów morskich.

Zadania inwestycyjne wskazane w priorytecie 5 odnoszą się wyłącznie do poprawy kwestii ochrony środowiska w transporcie wodnym i działalności portowej. Można zakładać, że rozwój infrastruktury do odbioru ścieków i odpadów ze statków oraz inwestycje w gospodarkę wodami opadowymi może przyczynić do ograniczenia części presji na siedliska roślin i zwierząt.

Tabela 32 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Gdańsk** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p><b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pogłębianie toru wodnego w Porcie Wewnętrznym</li> <li>- poszerzenie istniejącego toru podejściowego do Portu Północnego</li> <li>- budowa nowego toru podejściowego do Portu Północnego</li> <li>- nowe obrotnice w Porcie Północnym</li> <li>- nowe falochrony w Porcie Północnym</li> <li>- nowy terminal głębokowodny w Porcie Północnym</li> </ul>			
<p>Część inwestycji priorytetu 1 (tory podejściowe, obrotnice, Port Centralny, nabrzeża przy falochronie półwyspowym) będą realizowane w obszarze Natura 2000 PLB220005 Zatoka Pucka - obszar ochrony ptaków i ich siedlisk.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zajęcie siedlisk ptaków wodnych</li> <li>- płoszenie ptaków, szczególnie zimujących i migrujących w trakcie budowy</li> <li>- pogorszenie stanu siedlisk na skutek prowadzenia prac czerpalnych</li> <li>- budowa Portu Centralnego może się wiązać ze znaczącym oddziaływaniem na przedmioty ochrony obszaru Zatoka Pucka</li> <li>- przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych;</li> <li>- dostosowanie projektu do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku;</li> <li>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</li> <li>- wdrażanie procedur związanych z postępowaniem z wodami balastowymi oraz rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach</li> </ul> <p>Budowa Portu Centralnego może wymagać zastosowania kompensacji przyrodniczej np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- platformy lęgowe dla ptaków</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu lub działania minimalizujące i kompensujące</p>
<p><b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa mostu kolejowego nad Martwą Wisłą i dodatkowych torów na kierunku do Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego</li> </ul> <p>Zadania inwestycyjne odnoszące się do wszystkich portów morskich i przystani</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- modernizacja dróg wodnych śródlądowych</li> </ul>			

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury kolejowej będą realizowane poza obszarami chronionymi</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych mogą być realizowane w obszarach chronionych i cennych przyrodniczo (w 9 obszarach sieci Natura 2000).</p>	<p>- brak oddziaływań na bioróżnorodność</p> <p><i>W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Zatem zakres dot. Drogi wodnej rzeki Wisły ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.</i></p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>

Tabela 33 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Gdynia** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etapy II i III</li> <li>- przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etap IV</li> <li>- budowa infrastruktury intermodalnej na terenie centrum logistycznego Portu Gdynia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rozwój platformy multimodalnej "Dolina Logistyczna"</li> <li>- budowa publicznego terminalu promowego</li> <li>- budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu (w tym budowa portu zewnętrznego) - jako część projektu "Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia"</li> </ul>		
<p>Inwestycje priorytetu 1 będą realizowane w obszarze Natura 2000 PLB220005 Zatoka Pucka - obszar ochrony ptaków i ich siedlisk.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zajęcie siedlisk ptaków wodnych</li> <li>- płoszenie ptaków, szczególnie zimujących i migrujących w trakcie budowy</li> <li>- pogorszenie stanu siedlisk na skutek prowadzenia prac czerpalnych</li> <li>- budowa Portu Zewnętrznego może się wiązać ze znaczącym oddziaływaniem na przedmioty ochrony obszaru Zatoka Pucka</li> <li>- przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych</li> </ul>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- platformy lęgowe dla ptaków;</li> <li>- ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych;</li> <li>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</li> <li>- dostosowanie projektu do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku</li> <li>- wdrażanie procedur związanych z postępowaniem z wodami balastowymi oraz rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach</li> </ul> <p>Budowa Portu Zewnętrznego może wymagać zastosowania kompensacji przyrodniczej np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- platformy lęgowe dla ptaków</li> </ul>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu lub działania minimalizujące i kompensujące</p>
<b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Via Maris - Droga Czerwona w Gdyni (od ul. Janka Wiśniewskiego do węzła Gdynia- Północ)</li> <li>- integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych</li> <li>- zwiększenie przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia zgodnie z wymogami sieci TEN-T</li> </ul>			

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej będą realizowane poza obszarami chronionymi</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych będą realizowane w obszarach chronionych i cennych przyrodniczo (w 9 obszarach sieci Natura 2000).</p>	<p>- brak oddziaływań na bioróżnorodność</p> <p><i>W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Zatem zakres dot. Drogi wodnej rzeki Wisły ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.</i></p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>



Tabela 34 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Szczecin** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p><b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego</li> <li>- przebudowa placów składowych w rejonie drobnicy</li> <li>- poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego</li> </ul>			
<p>Inwestycje priorytetu 1 związane z rozwojem terenów portowych będą realizowane poza obszarami chronionymi lub cennymi przyrodniczo.</p> <p>Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin będzie realizowana w granicach czterech obszarów Natura 2000: Wolin i Uznam PLH320019, Delta Świny PLB320002, Zalew Szczeciński PLB320009 i Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018.</p>	<p>Nie zidentyfikowano</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zajęcie siedlisk ptaków wodnych</li> <li>- płoszenie ptaków, szczególnie zimujących i migrujących w trakcie budowy</li> <li>- pogorszenie stanu siedlisk na skutek prowadzenia prac czerpalnych</li> <li>- ubytek siedlisk przyrodniczych, siedlisk organizmów wodnych</li> <li>- przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych</li> </ul>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uwzględnienie przy projektowaniu uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, w celu unikania oddziaływań na wartościowe elementy środowiska, w tym warianty lokalizacyjne i technologiczne;</li> <li>- ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych;</li> <li>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</li> <li>- wdrażanie procedur związanych z postępowaniem z wodami balastowymi oraz rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach</li> </ul>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p> <p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p><b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego w Porcie w Szczecinie</li> <li>- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK</li> <li>- budowa stanowiska do zasilania kontenerów na placu przy ul. Hryniewieckiego</li> <li>- budowa układu drogowo – kolejowego na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim oraz powierzchni parkingowych (ok. 20 ha)</li> <li>- rozwój śródlądowych dróg wodnych Odrzańska Droga Wodna</li> </ul>			

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej będą realizowane poza obszarami chronionymi</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych (ODW) będą realizowane w obszarach chronionych (23 obszary sieci Natura 2000).</p>	<p>- brak oddziaływań na bioróżnorodność</p> <p><i>W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.</i></p> <p><i>Zatem zakres dot. ODW ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.</i></p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>

Tabela 35 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Porcie Świnoujście** – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście:			
- budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu - modernizacja Nabrzeża Chemików - rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej - przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego		- budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu - budowa nabrzeży głębokowodnych - budowa miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i osobowych - rozbudowa Terminala Promowego w Porcie w Świnoujściu	
Budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym będzie realizowana w obszarach Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003 i Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002. Pozostałe inwestycje priorytetu 1 będą realizowane poza obszarami chronionymi lub cennymi przyrodniczo.	- zajęcie siedlisk ptaków wodnych - płoszenie ptaków, szczególnie zimujących i migrujących w trakcie budowy - pogorszenie stanu siedlisk na skutek prowadzenia prac czerpalnych - zniszczenie siedlisk ryb i ssaków - ubytek siedlisk przyrodniczych - przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych; - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - dostosowanie projektu nowego portu do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska - wdrażanie procedur związanych z postępowaniem z wodami balastowymi oraz rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
<b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.</b> Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście:			
- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK			
Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej mogą być częściowo realizowane w dwóch obszarach Natura 2000 (Wolin i Uznam, Delta Świny) oraz w Wolińskim PN.	- płoszenie ptaków, szczególnie zimujących i migrujących w trakcie budowy - ubytek siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - ograniczenia czasowe wykonywania prac budowlanych; - uwzględnienie przy projektowaniu uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, w celu unikania oddziaływań na wartościowe elementy środowiska, w tym warianty lokalizacyjne i technologiczne	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu

Tabela 36 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w **Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Elbląg oraz Stepnica**– wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<b>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza</b>				
<b>Portu Police</b> - poprawa parametrów technicznych nabrzeży w porcie, przystosowane do obsługi statków o zanurzeniu do 12,5 m	Obszar Portu w Policach jest częściowo położony w dwóch obszarach Natura 2000 – Zalew Szczeciński PLB320009 i Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018. Inwestycja planowana w ramach priorytetu 1 nie powinna bezpośrednio kolidować z wymienionymi obszarami chronionymi.	- możliwe pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy w obszarze basenu portowego - osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu na etapie budowy	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
<b>Port Stepnica</b> - poprawa infrastruktury dostępowej do Portu w Stepnicy	Basen portowy i tor podejściowy są położone w granicach obszarów Natura 2000 – Zalew Szczeciński PLB320009 i Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018.	- płoszenie ptaków w trakcie budowy - pogorszenie stanu siedlisk na skutek prowadzenia prac czerpalnych - ubytek siedlisk przyrodniczych, siedlisk organizmów wodnych	- dostosowanie projektu do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska; - ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych; - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
<b>Port Elbląg</b> -budowa nowego terminala przeładunkowego na obszarze ok. 15 ha powierzchni na prawym brzegu rzeki  - poprawa parametrów infrastruktury dostępu do portu - budowa kanału żeglugo- wego przez Mierzeję Wiślaną	Port w Elblągu jest położony częściowo w granicach Rezerwatu Zatoka Elbląska i obszarów Natura 2000 Zalew Wiślany PLB280010 oraz Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007. Budowa terminala przeładunkowego nie powinna kolidować z obszarami chronionymi.  Inwestycja realizowana będzie w obrębie obszarów chronionych: Rezerwatu Zatoka Elbląska i obszarów Natura 2000 Zalew Wiślany PLB280010, Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007 oraz w PK Mierzeja Wiślana.  Organ prowadzący aktualnie postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyda odpowiednie warunki do realizacji inwestycji lub odmówi jej realizacji o ile zajdą przesłanki, o których mowa w ustawie OOŚ. Przedsięwzięcie analizowane było	- nie przewiduje się znaczących oddziaływań na bioróżnorodność	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących.	Brak wpływu na realizację celu

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
	w ramach odrębnego programu pn. <i>Program Wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską</i> , który poddany był strategicznej prognozie oddziaływania na środowisko.			
<b>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu</b>				
<b>Port Police</b> - budowa połączenia kolejowego do portu  - zagwarantowania dobrego dostępu do Portu Police za pośrednictwem dróg wodnych śródlądowych (ODW)	Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury kolejowej nie będzie kolidować z obszarami chronionymi.  Inwestycje priorytetu 2 w zakresie śródlądowych dróg wodnych (ODW) będą realizowane w obszarach chronionych (23 obszary sieci Natura 2000).  W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”. Na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.  Zatem zakres dot. ODW ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie.	- nie przewiduje się oddziaływań wymagających minimalizacji	Nie przewiduje się konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
<b>Port Kołobrzeg</b> - przebudowa układu torowego od stacji Kołobrzeg wraz z układem wewnętrznym Portu Handlowego	Port w Kołobrzegu położony jest w ujściu Parsęty, które włączone jest w obszar Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007. Aktualnie brak wystarczających danych o zakresie prac i ewentualnych kolizjach z obszarem.	- nie przewiduje się oddziaływań wymagających minimalizacji	Nie przewiduje się konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
<b>Port Ustka</b> - budowy bocznic kolejowej komunikującej istniejącą infrastrukturę kolejową w Porcie Ustka z projektowanym przez Urząd Morski w Słupsku nowym falochronem zachodnim Portu Ustka	Port w Ustce położony na częściowo w obszarze Natura 2000 Dolina Słupii PLH220052. Planowane inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej mogą częściowo kolidować z obszarem.	- nie przewiduje się oddziaływań wymagających minimalizacji	Nie przewiduje się konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu



## Ocena wpływu na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000

### Zatoka Pucka PLB220005

Obszar ustanowiony dla ochrony ptaków i ich siedlisk, którego przedmiotami ochrony są gatunki zestawione w poniższej tabeli.

Tabela 37 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005

Gatunki lęgowe	Gatunki migrujące i/lub zimujące
<ul style="list-style-type: none"><li>• A048 Ohar</li><li>• A191 Rybitwa czubata</li><li>• A608 Pliszka cytrynowa</li><li>• A195 Rybitwa białoczelna</li><li>• A193 Rybitwa rzeczna</li><li>• A137 Sieweczka obrożna</li><li>• A028 Czapla siwa</li><li>• A184 Mewa srebrzysta</li><li>• A070 Nurogęś</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• A005 Perkoz dwuczuby</li><li>• A391 Kormoran czarny</li><li>• A036 Łabędź niemy</li><li>• A038 Łabędź krzykliwy</li><li>• A062 Ogorzałka</li><li>• A061 Czernica</li><li>• A063 Edredon</li><li>• A066 Uhla</li><li>• A067 Gągoł</li><li>• A149 Biegus zmienny</li><li>• A068 Bielaczek</li><li>• A070 Nurogęś</li><li>• A125 Łyska</li><li>• A160 Kulik wielki</li></ul>

Źródło: Standardowy Formularz Danych 2017 <http://crfop.gdos.gov.pl>

W granicach ostoi planowana jest lokalizacja inwestycji rozwojowych portów Gdynia i Gdańsk. O ile prace związane z pogłębianiem istniejących torów wodnych i obrotnic będą realizowane w środowisku już przekształconym, o tyle Port Centralny w Gdańsku i Port Zewnętrzny w Gdyni byłyby nowymi inwestycjami i ich realizacja będzie powodować zakłócenia struktury siedlisk na kolejnych powierzchniach.

Realizacja takich inwestycji może być uciążliwa dla środowiska na etapie realizacji, natomiast istnieją środki minimalizujące, które są możliwe do zastosowania i mogą być skuteczne w łagodzeniu skutków presji, jak choćby dobór odpowiednich terminów realizacji prac w strefie brzegowej, ograniczanie zasięgu zmętnienia wody poprzez zastosowanie kurtyn podczas wykonywania prac czerpalnych.

Załadowanie obszarów w obrębie Zatoki spowoduje utratę potencjalnych siedlisk ptaków wodnych, będących przedmiotami ochrony obszaru PLB220005 Zatoka Pucka. Na obecnym etapie nie można wykluczyć oddziaływań znaczących na ptaki, choć oba nowe porty są planowane w rejonie istniejącej infrastruktury portowej, gdzie warunki środowiskowe zostały już zmienione. Dlatego niezbędne jest przeanalizowanie możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych, a w przypadku ich braku, ocena przesłanek nadrzędnego interesu publicznego w realizacji tych przedsięwzięć i zaproponowanie działań kompensacyjnych. Na potrzeby realizacji nowych portów w Gdyni i Gdańsku będą musiały być wykonane badania terenowe dotyczące rozpoznania walorów przyrodniczych w rejonie planowanych inwestycji, co ma już miejsce w przypadku Gdyni.

**Analiza alternatyw** – plany realizacji Portu Centralnego w Gdańsku, jak i Portu Zewnętrznego w Gdyni są uwarunkowane brakiem dostępnych terenów rozwojowych w obecnych granicach tych portów. W analizowanym PRPPM 2020 wskazane zostały inne inwestycje polegające na modernizacji istniejących obiektów w granicach portów, jednak ich realizacja nie zapewni możliwości rozwoju każdego z tych portów w długoterminowej perspektywie.

Należy także zwrócić uwagę, że obszar Natura 2000 Zatoka Pucka obejmuje odcinek wybrzeża od ujścia Wisły Śmiałej do końca Półwyspu Helskiego, zatem wszelkie próby ustalenia innej lokalizacji nowych portów morskich zderzą się z tym samym problemem kolizji z obszarem Natura 2000. Zlokalizowanie nowych portów w terenach niezwiązanych z istniejącymi portami stwarzałoby konieczność realizacji nowych odcinków infrastruktury dostępowej od strony lądu, jak drogi i linie kolejowe oraz co ważniejsze nowych torów podejściowych na Zatoce, co wymagałoby przekształcenia jeszcze większej powierzchni siedlisk wodnych.

**Nadrzędny interes publiczny** – Znaczenie polskich portów morskich dla gospodarki narodowej jest niezwykle istotne. W ostatnich latach średni udział obrotów towarowych w portach w całości obrotów handlu zagranicznego wynosił około 30 %. Z perspektywy budżetu państwa szczególnie istotne jest to, że z obrotem portowo-morskim związane są należności budżetowe z tytułu ceł, podatków i akcyzy. W skali roku należności te stanowią kilka procent wszystkich dochodów budżetu państwa. Na poziomie regionalnym porty morskie oraz cały sektor usług związanych z obsługą portów, spedycją są ważnymi czynnikami rozwoju, generującymi nie tylko dochód dla samorządów, ale i zapewniający miejsca pracy i pobudzający dalszy rozwój kolejnych gałęzi przemysłu i usług. W szerszym wymiarze można zatem mówić o istotnej roli portów morskich w budowaniu dobrobytu społeczeństwa. Rozwój portów morskich spełnia zatem przesłanki nadrzędnego interesu publicznego.

Należy więc stwierdzić że w odniesieniu do tego elementu Programu decydujące są konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym i gospodarczym satysfakcjonując zapisy art. 34 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. 2018, poz. 1614) a także przesłanki art. 6.4. dyrektywy siedliskowej.

**Kompensacja przyrodnicza** – istnieje możliwość tworzenia siedlisk zastępczych dla niektórych gatunków ptaków na platformach lub barkach. Są to stosunkowo skuteczne rozwiązania stosowane już w polskich portach morskich, ptaki wykorzystują takie siedliska ze względu np. na ich izolację od lądu i drapieżników, dostępność pokarmu.

#### *Zalew Szczeciński PLB320009*

W obszarze Zalew Szczeciński stwierdzono występowanie 21 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej.

Tabela 38 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009

Gatunki ptaków lęgowych	Gatunki ptaków nielegowych
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ohar</li> <li>• krakwa</li> <li>• cyranka</li> <li>• płaskonos</li> <li>• gągoł</li> <li>• perkoz dwuczuby</li> <li>• bielik</li> <li>• podróżniczek</li> <li>• brzęczka</li> <li>• trzciniak</li> <li>• wąsatka</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• łabędź krzykliwy</li> <li>• gęś zbożowa</li> <li>• czernica</li> <li>• ogorzałka</li> <li>• bielaczek</li> <li>• nurogęs</li> <li>• perkoz dwuczuby</li> <li>• kormoran</li> <li>• żuraw</li> <li>• mewa mała</li> <li>• rybitwa czarna</li> </ul>

Źródło: Standardowy Formularz Danych 2017 <http://crfop.gdos.gov.pl>

Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m będzie realizowana w granicach obszarów Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, Delta Świny PLB320002, Zalew Szczeciński PLB320009, Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018. Wykonanie tej inwestycji będzie się wiązać z pogłębieniem istniejącego toru wodnego, a tym samym jego poszerzeniem oraz wykonaniem wysp na refulat na Zalewie. Dla tego przedsięwzięcia w czerwcu 2017 r. została wydana decyzja środowiskowa, od której wniesiono odwołania i sprawa została przekazana do ponownego rozpatrzenia przez RDOŚ w Szczecinie. W ramach przedsięwzięcia planuje się wykonanie siedlisk, z przeznaczeniem dla różnych grup ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 oraz dla organizmów wodnych, w tym ryb<sup>18</sup>.

Część terenów portu w Policach położonych jest w obszarze Natura 2000 Zalew Szczeciński, natomiast nabrzeże portowe, którego modernizacja jest planowana znajduje się poza obszarem. Nie przewiduje się bezpośrednich zniszczeń siedlisk ptaków będących przedmiotami ochrony. Możliwe jest płoszenie podczas prowadzenia robót budowlanych. W fazie funkcjonowania w związku z przebudową nabrzeża można się spodziewać zwiększenia natężenia ruchu statków i ich tonażu. Nie przewiduje się jednak, by mogło to mieć znaczący wpływ na ptaki w obszarze.

#### Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018

Obszar położony jest na styku dwu środowisk - słodko i słonowodnego. Akwen leży na szlaku wędrówek tarłowych gatunków diadromicznych. Przedmiotami ochrony są:

Tabela 39 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018

Typy siedlisk wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1130 Estuaria</li> <li>• 1150 Laguny przybrzeżne</li> <li>• 1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku</li> <li>• 1310 śródlądowe błotnista solniska z solirodem <i>Salicornion ramosissimae</i></li> <li>• 1330 Solniska nadmorskie (<i>Glauco-Puccinellietalia</i>, część – zbiorowiska nadmorskie)</li> </ul>

<sup>18</sup> Źródło: <http://szczecin.rdos.gov.pl/tor-wodny-swinoujście-szczecin>

- 1340 Śródładowe słone łąki, pastwiska i szuwary
- 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich
- 2330 wydmy śródładowe z murawami napiaskowymi
- 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*
- 3270 Zalewane muliste brzegi rzek
- 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe
- 6430 Ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne
- 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie
- 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska
- 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk
- 9160 Grąd subatlantycki
- 9190 Pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy
- 91D0 Bory i lasy bagienne
- 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe

Gatunki wymienione w załączniku II do Dyrektywy 92/43/EWG

- 1095 minóg morski
- 1099 minóg rzeczny
- 1103 parposz
- 1130 boleń
- 2522 ciosa

Źródło: Standardowy Formularz Danych 2017 <http://crfop.gdos.gov.pl>

Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m będzie realizowana w granicach obszarów Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, Delta Świny PLB320002, Zalew Szczeciński PLB320009, **Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018**. Wykonanie tej inwestycji będzie się wiązać z pogłębieniem istniejącego toru wodnego, a tym samym jego poszerzeniem oraz wykonaniem wysp na refulat na Zalewie. W odniesieniu do chronionych siedlisk przyrodniczych (głównie siedlisk wodnych – estuaria i laguny przybrzeżne) oraz gatunków ryb stanowiących przedmiot ochrony nie przewiduje się na tym etapie znaczących oddziaływań związku z tym, że możliwe jest podjęcie działań minimalizujących oddziaływanie do poziomów nieznaczących. Istotne znaczenie będzie miało uwzględnienie przy projektowaniu zakresu prac waloryzacji siedlisk w obrębie Zalewu, gdyż różne rejony Zalewu mają odmienną wartość przyrodniczą. Lokalizacja wysp na refulat powinna zatem zostać wyznaczona w miejscach o małym znaczeniu dla ryb, bezkręgowców bentosowych i ptaków. Ponadto unikanie wykonywania prac czerpalnych w okresach ważnych dla migrujących gatunków ryb oraz stosowanie kurtyn wokół pracujących pogłębiarek powinno skutecznie zminimalizować oddziaływania.

Przebudowa nabrzeża w Porcie Police nie powinna kolidować z siedliskami chronionymi w ostoi, może natomiast oddziaływać wtórnie na środowisko życia ryb i innych organizmów wodnych poprzez rozprzestrzenianie się zawiesiny z osadów dennych w trakcie pogłębiania basenu portowego. Możliwe jest podjęcie działań minimalizujących ten wpływ poprzez zastosowanie np. kurtyn w trakcie prowadzenia prac czerpalnych, tak by uniknąć znaczących oddziaływań.

## Wolin i Uznam PLH320019

Obszar charakteryzuje się ogromną różnorodnością ekosystemów lądowych, bagiennych i wodnych oraz bogatą florą i fauną. Przedmiotami ochrony są:

Tabela 40 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019

Typy siedlisk wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG
<ul style="list-style-type: none"><li>• 1130 Estuaria</li><li>• 1210 Kidzina na brzegu morskim</li><li>• 1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku</li><li>• 1330 Solniska nadmorskie (<i>Glauco-Puccinellietalia</i>, część – zbiorowiska nadmorskie)</li><li>• 2110 Inicjalne stadia nadmorskich wydm białych</li><li>• 2120 Nadmorskie wydmy białe</li><li>• 2130 Nadmorskie wydmy szare</li><li>• 2140 Nadmorskie wrzosowiska bażynowe</li><li>• 2180 Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich</li><li>• 2330 Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi</li><li>• 3140 Twardowodne oligo i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic <i>Cheretea</i></li><li>• 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympeion</i>, <i>Potamion</i></li><li>• 3270 Zalewane muliste brzegi rzek</li><li>• 4030 Suche wrzosowiska</li><li>• 6120 Ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe</li><li>• 6210 Murawy kserotermiczne</li><li>• 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe</li><li>• 7110 Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą</li><li>• 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska</li><li>• 7150 Obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku <i>Rhynchosporion</i></li><li>• 7210 Torfowiska nakredowe</li><li>• 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk</li><li>• 9110 Kwaśne buczyny</li><li>• 9130 Żyzne buczyny</li><li>• 9150 Ciepłolubne buczyny storczykowe</li><li>• 9190 Pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy</li><li>• 91D0 Bory i lasy bagienne</li></ul>
Gatunki wymienione w załączniku II do Dyrektywy 92/43/EWG
<ul style="list-style-type: none"><li>• 1095 minóg morski</li><li>• 1103 parposz</li><li>• 1032 skójka gruboskorupowa</li><li>• 1084 pachnica dębowa</li><li>• 1088 kozioróg dębosz</li><li>• 1188 kumak nizinny</li><li>• 1166 traszka grzebieniasta</li><li>• 1355 wydra</li><li>• 1324 nocek duży</li><li>• 1364 szarytka morska</li><li>• 1351 morświn zwyczajny</li></ul>



*Źródło: Standardowy Formularz Danych 2017 <http://crfop.gdos.gov.pl>*

Inwestycje związane z poprawą dostępu drogą kolejową do portu w Świnoujściu mogą być realizowane w granicach ostoi. Natomiast przewiduje się, że będą to działania dotyczące modernizacji istniejącej linii kolejowej, których realizacja nie powinna wymagać zajęcia nowych terenów, a tym samym znaczącego ubytku siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków. Istotną kwestią może tu być właściwa organizacja prac budowlanych, powalająca na minimalizację presji i zagrożeń.

W granicach ostoi wykonywane będą również prace związane z modernizacją toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Wykonanie tej inwestycji będzie się wiązać z pogłębieniem istniejącego toru wodnego, a tym samym jego poszerzeniem. W odniesieniu do chronionych siedlisk przyrodniczych (głównie siedlisk wodnych – estuaria i zalewane muliste brzegi rzek) oraz gatunków ryb stanowiących przedmiot ochrony nie przewiduje się na tym etapie znaczących oddziaływań związku z tym, że możliwe jest podjęcie działań minimalizujących oddziaływanie do poziomów nieznaczących. Unikanie wykonywania prac czerpalnych w okresach ważnych dla migrujących gatunków ryb oraz stosowanie kurtyn wokół pracujących pogłębiarek powinno skutecznie zminimalizować oddziaływanie.

#### *Delta Świny PLB320002*

Obszar obejmuje ostoję ptasią o randze europejskiej PL001. Występuje w niej, co najmniej 38 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG, 27 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK).

Przedmiotami ochrony w obszarze są: wodniczka, płaskonos, cyraneczka, cyranka, krakwa, gęgawa, gęś zbożowa, biegus zmienny, bielik, mewa mała, brzęczka, bielaczek, nurogęś, szlachar, kania ruda, kulik wielki, wąsatka, kormoran zwyczajny, perkoz dwuczuby, ohar, krwawodziób.

W ostoi mogą być realizowane inwestycje związane z poprawą dostępu drogą kolejową do Portu w Świnoujściu. Przewiduje się, że będą to działania dotyczące modernizacji istniejącej linii kolejowej, których realizacja nie powinna powodować znaczącego ubytku siedlisk gatunków chronionych w ostoi. Właściwa organizacja prac budowlanych, w tym zastosowanie ograniczeń czasowych w wykonywaniu niektórych robót (np. wycinka drzew) powinny zapewnić minimalizację presji i zagrożeń.

W granicach ostoi wykonywane będą również prace związane z modernizacją toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Wykonanie tej inwestycji będzie się wiązać z pogłębieniem istniejącego toru wodnego, a tym samym jego poszerzeniem. Prace te mogą powodować płoszenie ptaków zasiedlających brzegi Odry, a poprzez wzrost mętności wody pogorszyć lokalnie warunki żerowania. Można jednak założyć, że zastosowanie takich działań minimalizujących jak: ograniczenia czasowe w wykonywaniu niektórych robót oraz wykonywanie prac czerpalnych w osłonie kurtyn powinny zapewnić minimalizację presji i zagrożeń.

#### *Zatoka Pomorska PLB990003*

Obszar położony jest na polskich obszarach morskich stanowiących morze terytorialne, rozciąga się od zachodnich krańców jeziora Bukowo (Łazy), gdzie obejmuje pas wód przybrzeżnych Bałtyku o szerokości 15 km po granicę Polski rozszerzając się do około 70 km.

Przedmiotami ochrony są: alka, nurnik, lodówka, nur czarnoszyi, nur rdzawoszyi, uhła, markaczka, szlachar, perkoz rogaty, perkoz dwuczuby, perkoz rdzawoszyi.

#### *Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002*

Obszar wyznaczony na akwenie Zatoki Pomorskiej o zróżnicowanym dnie morskim - od piaszczystych ławic, po rozległe żwirowiska i gładowiska. Przedmiotami ochrony są tu piaszczyste ławice podmorskie (1110) oraz gatunki - parposz (1103) i morświn (1351).

Rozwój Portu w Świnoujściu poprzez rozbudowę części zewnętrznej na wodach Zatoki Pomorskiej będzie częściowo realizowany w dwóch wyżej wymienionych obszarach Natura 2000 – Zatoka Pomorska i Ostoja na Zatoce Pomorskiej.

Oddziaływania, jakie mogą wiązać się z takim przedsięwzięciem to:

- utrata fragmentów siedlisk w strefie brzegowej i na dnie morskim;
- trwałe zajęcie siedlisk ptaków na wodach otwartych Zatoki Pomorskiej i w strefie brzegowej;
- hałas powodujący płoszenie zwierząt – na etapie budowy i eksploatacji;
- zmiana parametrów fizykochemicznych wody, zwłaszcza zmętnienie na etapie budowy podczas robót czerpalnych;

W związku ze stosunkowo niewielką skalą przedsięwzięcia w odniesieniu do wielkości obu ostoi oraz położeniem na granicy obszarów chronionych nie przewiduje się na tym etapie znaczących oddziaływań negatywnych. Istotną kwestią będzie natomiast szczegółowe rozpoznanie przyrodnicze na terenie planowanego portu, w celu odpowiedniego zaprojektowania inwestycji i środków minimalizujących.

#### *Dorzecze Parsęty PLH320007*

Przedmiotami ochrony w ostoi są 24 typy siedlisk przyrodniczych, 5 gatunków zwierząt.

*Tabela 41 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007*

Typy siedlisk wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG
<ul style="list-style-type: none"><li>• 1310 śródlądowe błotniste solniska z solirodem <i>Salicornion ramosissimae</i></li><li>• 1340 śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwały</li><li>• 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne</li><li>• 3160 naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne</li><li>• 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników</li><li>• 3270 zalewane muliste brzegi rzek</li><li>• 4010 wilgotne wrzosowiska z wrzoścem bagiennym</li><li>• 4030 suche wrzosowiska</li><li>• 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe</li><li>• 6430 nizinne ziołorośla nadrzeczne i okrajkowe</li><li>• 6510 łąki świeże użytkowane ekstensywnie</li><li>• 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą</li><li>• 7120 torfowiska wysokie zdolne do regeneracji</li><li>• 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska</li><li>• 7150 obniżenia na podłożu torfowym</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7230 torfowiska alkaliczne – mechowiska</li> <li>• 9110 kwaśne buczyny</li> <li>• 9130 żyzne buczyny</li> <li>• 9160 grąd subatlantycki</li> <li>• 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny</li> <li>• 9190 kwaśne dąbrowy</li> <li>• 91D0 bory i lasy bagienne – brzeziny</li> <li>• 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe</li> <li>• 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe</li> </ul>	
Gatunki wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1149 koza</li> <li>• 1163 głowacz białołetwy</li> <li>• 1096 minóg rzeczny</li> <li>• 1099 minóg strumieniowy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1106 łosoś atlantycki</li> <li>• 1084 pachnica dębowa</li> <li>• 1188 kumak nizinny</li> <li>• 1355 wydra</li> </ul>

Źródło: Standardowy Formularz Danych 2017 <http://crfop.gdos.gov.pl>

Przebudowa układu torowego od stacji Kołobrzeg wraz z układem wewnętrznym Portu Handlowego w Kołobrzegu może być częściowo realizowana w granicach obszaru Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007, jeśli przebudowywane będą mosty kolejowe na rz. Parsęta. Jednak nawet wówczas nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000 i przedmioty ochrony, gdyż większość chronionych i cennych siedlisk występuje na obszarze doliny rzeki powyżej Kołobrzegu, a kolizja z obszarem chronionym będzie miała charakter punktowy, lokalny.

### *Dolina Słupi PLH220052*

W ostoi chronionych jest 20 siedlisk przyrodniczych i 16 gatunków, wymienionych w poniższej tabeli.

Tabela 42 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Słupi PLH220052

Typy siedlisk wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3110 jeziora lobeliowe</li> <li>• 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic</li> <li>• 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne</li> <li>• 3160 naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne</li> <li>• 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zb. włosieniczników</li> <li>• 6120 ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe</li> <li>• 6430 nizinne ziołorośla nadrzeczne i okrajkowe</li> <li>• 6510 łąki świeże użytkowane ekstensywnie</li> <li>• 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą</li> <li>• 7120 torfowiska wysokie zdolne do regeneracji</li> <li>• 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska</li> <li>• 7150 obniżenia na podłożu torfowym</li> <li>• 7230 torfowiska alkaliczne – mechowiska</li> <li>• 9110 kwaśne buczyny</li> <li>• 9130 żyzne buczyny</li> <li>• 9160 grąd subatlantycki</li> <li>• 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9190 kwaśne dąbrowy</li> <li>• 91D0 bory i lasy bagienne – brzeziny</li> <li>• 91E0 lasy łęgowe wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe</li> </ul>	
Gatunki wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• wydra (1355)</li> <li>• bóbr europejski (1337)</li> <li>• kumak nizinny (1188)</li> <li>• traszka grzebieniasta (1166)</li> <li>• głowacz białołędwy (1163)</li> <li>• koza (1149)</li> <li>• łosoś atlantycki (1106)</li> <li>• minóg rzeczny (1099)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minóg strumieniowy (1096)</li> <li>• różanka (5339)</li> <li>• czerwńczyk nieparek (1060)</li> <li>• zalotka większa (1042)</li> <li>• trzepla zielona (1037)</li> <li>• skójka gruboskorupowa (1032)</li> <li>• poczwarówka zwężona (1014)</li> <li>• haczykowiec błyszczący (1393) - roślina</li> </ul>

Źródło: Standardowy Formularz Danych 2018 <http://crfop.gdos.gov.pl>

Podobnie jak w przypadku Kołobrzegu, przebudowa układu transportu kolejowego do Portu w Ustce może być częściowo realizowana w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Słupi, jeśli przebudowywany będzie most kolejowy na rz. Słupi. Jednak nawet wówczas nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na obszar Natura 2000 i przedmioty ochrony, gdyż większość chronionych i cennych siedlisk występuje na obszarze doliny rzeki powyżej Ustki, a prace w rejonie przeprawy mostowej mają z reguły charakter punktowy, lokalny. Nie przewiduje się powstania na rzece barier dla ryb dwuśrodowiskowych zasiedlających Słupię.

#### Zalew Wiślany PLB280010

Obszar dedykowany ochronie bogatej fauny ptaków wodnych. Przedmiotami ochrony tego obszaru są (wg SDF 2018): łęgowe gatunki ptaków - płaskonos, cyraneczka, cyranka zwyczajna, gęgawa, czapla siwa, czernica, rybitwa białowąsa, rybitwa czarna, łabędź niemy, bielik, hełmiatka, kormoran czarny, perkoz dwuczuby, zielonka, kropiatka, ohar, krwawodziób oraz gatunki migrujące i/lub zimujące: cyraneczka, czernica, łabędź niemy, gęś białoczelna, gęś zbożowa, mewa mała, bielaczek, krakwa, tyska.

#### Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007

W obszarze przedmiotami ochrony następujące siedliska i gatunki:

Tabela 43 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019

Typy siedlisk wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1130 estuaria</li> <li>• 1150 laguny przybrzeżne (zalewy i jeziora przy morskie)</li> <li>• 1210 kiczina na brzegu morskim</li> <li>• 2110 inicjalne stadia nadmorskich wydm białych</li> <li>• 2120 nadmorskie wydmy białe</li> <li>• 2130 nadmorskie wydmy szare</li> <li>• 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich</li> <li>• 3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne</li> <li>• 6430 ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne</li> <li>• 6510 ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże</li> <li>• 91D0 bory i lasy bagienne i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne</li> </ul>	

#### Gatunki wymienione w załączniku II do Dyrektywy 92/43/EWG

- 2216 Inica wonna (roślina)
- 1364 foka szara
- 1355 wydra
- 1188 kumak nizinny
- 1095 minóg morski
- 1099 minóg rzeczny
- 1103 parposz
- 2522 ciosa

Źródło: Standardowy Formularz Danych 2018 <http://crfop.gdos.gov.pl>

Część inwestycji związana z poprawą parametrów infrastruktury dostępu do portu w Elblągu będzie realizowana w granicach obu ostoi (ptasiej i siedliskowej), na rzece Elbląg. Nie przewiduje się, by prace w tym rejonie miały znaczący negatywny wpływ na ptaki i ich siedliska oraz na siedliska przyrodnicze, nie mniej jednak istnieje możliwość podjęcia środków minimalizujących dla ograniczenia oddziaływań, zwłaszcza na etapie budowy.

Przedsięwzięcie analizowane było w ramach odrębnego programu pn. *Program Wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*, który poddany był strategicznej prognozie oddziaływania na środowisko.

W prognozie do Programu wieloletniego stwierdzono zagrożenie znaczącym oddziaływaniem w odniesieniu do rezerwatu Zatoka Elbląska i obszarów Natura 2000 Zalew Wiślany oraz Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007. Wykonano analizę alternatyw względem przedsięwzięcia proponowanego w Programie, która wykazała brak wariantów alternatywnych pozwalających na osiągnięcia zakładanego celu. Przeprowadzono również test IROPI, który wykazał istnienie przesłanek nadrzędnego interesu publicznego w realizacji przedsięwzięcia oraz zaproponowano wykonanie kompensacji przyrodniczej względem obszarów Natura 2000 Zalew Wiślany oraz Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana.

Przedsięwzięcie polegające na *Budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* podlega trwającej obecnie procedurze oceny oddziaływania na środowisko, podczas której analizowane są zarówno oddziaływania, jak i zaproponowane środki minimalizujące wpływ na środowisko.

#### Podsumowanie i wnioski

W kwestii wpływu planowanych w Programie zadań na cele środowiskowe obszarów chronionych można wyróżnić zadania zarówno negatywnie jak i pozytywnie wpływające.

Ryzyko negatywnych oddziaływań związane jest z rozbudową lub budową nowych części portów w obszarach chronionych – dotyczy to planów długookresowych dla portu w Świnoujściu, Gdańsku, Gdyni. Ich realizacja będzie wymagała zaplanowania i wdrożenia środków minimalizujących służących ochronie gatunków i ich siedlisk w tych obszarach, a jeśli zajdzie taka konieczność, także środków kompensujących.



Do drugiej grupy inwestycji będą się zaliczały te, które odnoszą się bezpośrednio do wdrażania rygorów ochrony środowiska do działalności portów i transportu wodnego, które poprzez ograniczanie emisji ścieków, odpadów, hałasu będą sprzyjały poprawie stanu siedlisk.

## **7.6. Wpływ na realizację celu „Zrównoważona gospodarka odpadami”**

W kryterium tym oceniono, w jakim zakresie planowane w Programie do realizacji zadania inwestycyjne uwzględniają wymogi zrównoważonej gospodarki odpadami, u której podstaw leży zapobieganie powstawaniu odpadów, następnie ich odzysk i powtórne wykorzystanie, aż po unieszkodliwianie w sposób bezpieczny dla środowiska.

Na zagadnienie powstawania odpadów w portach morskich składają się dwa główne elementy:

- realizacja nowych inwestycji oraz stale prowadzone prace utrzymaniowe torów wodnych i basenów portowych generujące powstawanie odpadu w postaci osadów dennych z prac czerpalnych;
- gospodarka odpadami powstającymi w toku działalności portów i obsługi statków.

Zadania inwestycyjne planowane w ramach priorytetu 3 – digitalizacja polskich portów morskich i priorytetu 4 - zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego nie będą źródłem powstawania odpadów ani nie będą wpływały na gospodarkę odpadami.

Zadania inwestycyjne wskazane w priorytecie 5 odnoszą się wyłącznie do poprawy kwestii ochrony środowiska w transporcie wodnym i działalności portowej, a wśród nich znajduje się zadanie dotyczące zapewnienia infrastruktury do odbioru odpadów ze statków, w tym należy wymienić odbiór osadów ze zbiorników balastowych. Stąd należy ocenić, że wpływ zadań priorytetu 5 będzie pozytywny na cel dotyczący zrównoważonej gospodarki odpadami.

Program, w priorytetach 1 i 2 przewiduje zadania inwestycyjne, których realizacja wiąże się z budową nowych obiektów kubaturowych, placów, parkingów na lądzie, przebudową istniejących nabrzeży oraz pogłębianiem, poszerzaniem i budową nowych torów wodnych. Będą to prace generujące odpady w postaci gleby i ziemi z wykopów oraz osadów dennych z pogłębiania. Realizacja takich inwestycji może wymagać opracowania i wdrożenia działań minimalizujących np.: zagospodarowanie ziemi w wykopów i osadów z bagrowania poprzez wykorzystanie poza instalacjami, oczyszczania osadów zawierających substancje niebezpieczne przed wykorzystaniem poza instalacjami. Ponadto rozwój portów oznacza przyjmowanie większej liczby jednostek, co będzie źródłem zwiększonej ilości odpadów. Ich zagospodarowanie będzie ściśle związane z zadaniami realizowanymi w ramach priorytetu 5 i będzie wymagało nie tylko budowy i/lub rozwoju infrastruktury do odbioru odpadów, ale również wdrażania systemów selektywnej zbiórki umożliwiającej wydzielenie surowców wtórnych, a przez to zmniejszenie ogólnej objętości odpadów zmieszanych.

### Podsumowanie i wnioski

W Programie ujęte zostały zadania inwestycyjne dedykowane rozwojowi infrastruktury do odbioru odpadów ze statków, co niewątpliwie będzie wspierać cel dotyczący zrównoważonej gospodarki odpadami. Jednocześnie Program zawiera liczne zadania polegające na modernizacji torów wodnych i basenów portowych, które będą generowały powstawanie osadów dennych z prac czerpalnych. Będzie to z pewnością wymagało zastosowania działań mających na celu zagospodarowanie tych osadów, w tym uprzedniego ich oczyszczenia w przypadku obecności substancji niebezpiecznych.

#### 7.7. Wpływ na realizację celu „Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych”

W tym kryterium uwzględniono zagadnienia związane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii zasilania statków i obiektów portowych w energię, w tym wykorzystanie paliw alternatywnych i odnawialnych źródeł energii oraz efektywne gospodarowanie przestrzenią.

W programie, w priorytecie 5 wskazano działania, które wprost odnoszą się do inwestycji związanych z alternatywnymi źródłami energii dla sektora gospodarki morskiej. Chodzi tu o:

- budowę nadbrzeżnych systemów zasilania jednostek pływających w energię elektryczną dostarczaną z przyłącza lądowego tzw. *cold-ironing* – inwestycje takie mają być wykonane w portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście do 31 grudnia 2025 r.;
- tworzenie możliwości bunkrowania statków paliwem LNG – inwestycje takie mają być wykonane w portach morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście do 31 grudnia 2025 r.;
- inwestycje nakierowane na pozyskiwanie energii elektrycznej i ciepłej ze źródeł odnawialnych, dające możliwość inwestowania w małych portach i przystaniach w takie technologie, jak np. pompy ciepła, ogniwa fotowoltaiczne;

Można tu również wspomnieć plany budowy infrastruktury retencji i wtórnego wykorzystania wód opadowych i roztopowych.

W tym miejscu należałoby również wspomnieć o racjonalnym i efektywnym wykorzystaniu przestrzeni. W tym kontekście większość inwestycji planowanych w priorytecie 1 i 2 polegających na przebudowie istniejącej infrastruktury technicznej, przebudowie nabrzeży, rewitalizacji terenów zagospodarowanych i adaptacji ich do nowych funkcji należy uznać za wspierające realizację celu. W szczególności istotne są plany rewitalizacji połączeń kolejowych zapleczy portowych z istniejącą i działającą infrastrukturą kolejową. Wiele portów regionalnych posiada łącznice kolejowe, które są nieużytkowane lub niedostosowane do aktualnych i planowanych funkcji realizowanych w portach. W przypadku portów w Ustce i Kołobrzegu przebudowa i rozbudowa układu kolejowego pozwoli w pełni wykorzystać potencjał gospodarczy tych portów.

### Podsumowanie i wnioski

W Programie zaplanowano rozwój infrastruktury portowej w kierunku wykorzystania paliw alternatywnych i odnawialnych źródeł energii, co wpisuje się w cel zrównoważonego gospodarowania zasobami. Inwestycje,

jakie znalazły się w Programie odnoszą się nie tylko do wyposażenia największych portów w technologie zasilania cumujących statków w energię elektryczną z lądu i możliwość bunkrowania paliwem LNG, ale również są dedykowane działaniom realizowanym w mniejszych portach i przystaniach.

Rewitalizacja terenów zagospodarowanych w kierunku rozwoju nowoczesnych usług potowych, rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury dostępu od portu strony lądu, w szczególności kolejowej to działania sprzyjające realizacji celu jakim jest efektywne wykorzystanie przestrzeni.

## **7.8. Wpływ na realizację celu „Zmniejszenie wrażliwości i przygotowanie na zmiany klimatyczne”**

Jednym z ważniejszych zagadnień dla UE z zakresu ochrony środowiska jest polityka klimatyczna. Adaptacja do skutków zmian klimatu jest kluczowym zagadnieniem w polityce regionu Morza Bałtyckiego. Obowiązek uwzględniania łagodzenia zmian klimatu i adaptacji w procedurach ocen oddziaływania na środowisko dotyczy zarówno:

- projektów dokumentów (planów, programów, strategii wymienionych w ustawie ooś) - w trakcie przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko;
- jak i planowanych przedsięwzięć - wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r.

W polskich dokumentach strategicznych (SPA), jako szczególnie wrażliwie na zmiany klimatu wskazuje się między innymi sektory tj.: gospodarka wodna, energetyka, budownictwo i gospodarka przestrzenna, obszary zurbanizowane, transport, strefy wybrzeża. Wiedza dotycząca zdarzeń ekstremalnych występujących w różnych częściach regionu Morza Bałtyckiego, jest istotna dla identyfikacji ryzyka w obrębie polskiej strefy wybrzeża. Prognozowane skutki zmian klimatu, w tym wzrost poziomu morza, huraganowe wiatry i inne zdarzenia ekstremalne są dobrym punktem wyjścia dla rozważań nad lokalnymi potrzebami adaptacyjnymi. W przypadku realizacji działań wskazanych w PRPPM należy uwzględnić zmiany klimatu na każdym etapie inwestycji: od planowania, realizacji, eksploatacji, po likwidację, aby była ona optymalnie przystosowana do skutków zmian klimatu oraz aby nie powodowała zwiększenia wrażliwości poszczególnych elementów środowiska na zmiany klimatu. Po 2015 roku wnioski o wydanie decyzji środowiskowych powinny zawierać analizę ryzyka klimatycznego w dwóch aspektach:

- odporności projektu (lub niedostatecznego poziomu) na zmiany klimatu (wymagana analiza odporności przedsięwzięcia na zmiany klimatu);
- ryzyka (znaczącego) wpływu projektu na klimat (analiza wpływu przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany).

Podczas wariantowania należy uwzględnić minimalizowanie emisji gazów cieplarnianych, wpływ na bioróżnorodność oraz wody na etapie planowania strategicznego, projektowania oraz budowy i eksploatacji projektu oraz etapu jego zamknięcia. W kontekście odporności na zmiany klimatu w pierwszej kolejności

powinny zostać rozważone opcje lokalizacyjne, techniczne, technologiczne oraz materiałowe. Koszty oraz korzyści wynikające z włączenia działań adaptacyjnych oraz mitygacyjnych na etapie projektowania działań wskazanych w PRPPM powinny zostać uwzględnione w ocenie efektywności ekonomicznej oraz finansowej projektu.

W kryterium tym oceniono, w jakim zakresie działania w ramach Programu uwzględniają zagadnienia zmian klimatu i adaptacji. Z uwagi na lokalizację planowane inwestycje w zakresie modernizacji i rozbudowy portów wymagają analizy odporności i ryzyka na wzrost zagrożenia powodziami sztormowymi zwłaszcza na wybrzeżu wschodnim - Półwysep Helski oraz nasilenie abrazji w środkowej części polskiego wybrzeża (Władysławowo – Jarosławiec). Ze względu na prognozowany wzrost poziomu morza w kolejnych dziesięcioleciach na etapie projektowania inwestycji należy uwzględnić zagrożenia związane z długo utrzymującym się wysokim stanem morza i wzrostem falowania. Największe zagrożenie stwierdza się w Świnoujściu oraz rejonie Ustki. Projektowana infrastruktura portowa powinna uwzględniać wzrost wskaźnika wezbraniowości. Prognozowany wzrost temperatury w zimie i spadek liczby dni z pokrywą lodową będzie pozytywnie wpływał na działalność portów. Wymagane jest uwzględnienie zmian chemizmu wód Bałtyku (spadek zasolenia wód morskich) przy planowaniu głębokości torów podejściowych, zwłaszcza do zespołu portów Szczecin-Świnoujście, jak również portów w Gdańsku i Gdyni.

W celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w ramach PRPPM planowane są działania mające na celu poprawę dostępności portowych urządzeń do zasilania statków w energię elektryczną lub umożliwienia zastosowania paliw alternatywnych. Planowany rozwój systemu monitoringu stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków oraz wyposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu przyczyni się do poprawy stanu wód, tym samym wpisując się w politykę adaptacyjną do zmian klimatu.

#### **Podsumowanie i wnioski**

W Programie ujęte zostały zadania inwestycyjne w zakresie ograniczenia negatywnego wpływu na klimat, jak i emisję spalin.

Zmiany klimatu i ich potencjalny wpływ będzie wzięty pod uwagę przy planowaniu i realizacji działań wskazanych w PRPPM.

### **7.9. Potencjalne oddziaływania skumulowane**

Analizując zakres planowanych do realizacji inwestycji zidentyfikowano dwa obszary potencjalnych kumulacji oddziaływań. Pierwszym z nich jest rejon Zalewu Szczecińskiego i ujścia Odry, drugim jest Zatoka Gdańska z dwoma ważnymi portami w Gdyni i Gdańsku.

Wzdłuż toru wodnego Świnoujście – Szczecin zlokalizowanych jest kilka portów, których plany rozwojowe uwzględnione są w analizowanym dokumencie PRPPM 2020. Są to takie inwestycje jak: modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m oraz inwestycje związane z rozwojem portów przede

wszystkim w Świnoujściu, Szczecinie, Policach i Stepnicy. Należy podkreślić, że wykonanie pogłębienia toru wodnego Świnoujście – Szczecin warunkuje możliwość dalszego rozwoju portu w Szczecinie. Jest to jedyny z czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, który poza wielowiekową tradycją i dobrze rozwiniętym zapleczem portowym posiada rezerwy terenowe pozwalające na istotny rozwój usług portowych i okołoportowych. Możliwości rozwojowe Portu Police również są powiązane, a przez to niejako zależne od modernizacji toru wodnego na Odrze. Potencjalna kumulacja oddziaływań na Zalewie Szczecińskim może nastąpić w przypadku jednoczesnego wykonywania modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin oraz poprawy parametrów toru do portu w Stepnicy i Policach, jak również w wyniku realizacji Planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Może ona dotyczyć zarówno wpływu na obszary chronione Natura 2000 Zalew Szczeciński oraz Ujście Odry i Zalew Szczeciński, i ich przedmiotów ochrony (ptaki, ryby, inne organizmy wodne, siedliska wodne), jak i stanu wód. Dlatego bardzo istotne będzie odpowiednie koordynowanie tych inwestycji i stosowanie środków minimalizujących wpływ na środowisko wodne, w tym faunę i florę.

W odniesieniu do planów rozbudowy portów w Gdyni i Gdańsku można się spodziewać potencjalnej kumulacji oddziaływań związanych z przekształceniem dna Zatoki Gdańskiej i wpływem na obszar Natura 2000 Zatoka Pucka, gdyż oba przedsięwzięcia będą wymagały załadownienia części akwenu. Jest to szczególnie ważne gdyż już obecnie obserwuje się wysoką presję na środowisko naturalne, koncentrującą się wyraźnie w rejonie Zatoki Gdańskiej (źródło: HELCOM <http://maps.helcom.fi/website/mapservice/index.html>). Szczegółowa inwentaryzacja walorów przyrodniczych Zatoki w rejonach planowanych portów pozwoli ocenić faktyczną skalę oddziaływań i zaproponować odpowiednie środki mitygacyjne na etapie przygotowania poszczególnych inwestycji.



## 8. Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych

Projekty planów i programów (oraz wszelkie ich modyfikacje), które potencjalnie mogą wywierać znaczący wpływ na środowisko, w tym na ludzi oraz cenne gatunki i siedliska - w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko podlegają m.in. ocenie pod kątem ryzyka wystąpienia znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Jest to wymóg przewidziany w prawie krajowym, wynikający z przepisów prawa międzynarodowego - Konwencji EKG ONZ o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (dalej Konwencja z Espoo) oraz Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko.

Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagane jest dla planów i programów określonych w artykule 4.2 Protokołu, gdzie wymieniono m. in. plany i programy z zakresu gospodarki wodnej, które ustalają ramy dla przyszłego zezwolenia na inwestycję dotyczącą projektów wymienionych w załączniku I, i wszelkich innych projektów wymienionych w załączniku II, wymagających oceny oddziaływania na środowisko na podstawie prawa krajowego.

Konieczność przeprowadzenia analizy możliwych transgranicznych oddziaływań dla poszczególnych zadań Programu, wynika również z Konwencji o ochronie i użytkowaniu cieków transgranicznych i jezior międzynarodowych, sporządzonej w Helsinkach dnia 17 marca 1992 r. zwanej dalej Konwencją o ochronie i użytkowaniu cieków transgranicznych. Akweny Zalewu Szczecińskiego oraz Zalewu Wiślanego, stanowią w myśl art. 1. Konwencji, wody transgraniczne. Republika Federalna Niemiec i Federacja Rosyjska są Stronami tej Konwencji.

W ramach analizy oddziaływania transgranicznego brano pod uwagę:

- morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną Republiki Federalnej Niemiec w obrębie Zatoki Pomorskiej;
- Zalew Szczeciński w części będącej na terytorium Republiki Federalnej Niemiec;
- wyłączną strefę ekonomiczną Królestwa Danii;
- wyłączną strefę ekonomiczną Królestwa Szwecji;
- wyłączną strefę ekonomiczną Federacji Rosyjskiej;
- Zalew Wiślany w części będącej na terytorium Federacji Rosyjskiej.

Z przeprowadzonej analizy Programu wynika, że brak jest konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jednakże zagadnienie to powinno zostać ponownie szczegółowo rozpatrzone na etapie oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć będących skutkami realizacji zapisów Programu.

Program wskazuje do realizacji przedsięwzięcia wymieniane w załączniku I do Konwencji z Espoo takie, jak: porty handlowe oraz szlaki wodne i porty śródlądowe, spełniające kryteria skutkujące koniecznością wykonania analizy oddziaływań transgranicznych. Należy jednak zwrócić uwagę, że działania w tym zakresie będą się skoncentrowane głównie na:

- rozbudowie istniejącej infrastruktury w kierunku poprawy jej przepustowości;
- przywracaniu parametrów eksploatacyjnych (rewitalizacji) i/lub modernizacjach obiektów i infrastruktury;
- dostosowywaniu do standardów europejskich, w tym norm i ograniczeń dotyczących minimalizowania wpływu na środowisko;
- realizacji zapisów strategii paneuropejskich takich jak sieć transportowa TEN-T.

Potencjalnie oddziaływania transgraniczne mogłyby być wynikiem inwestycji w portach zlokalizowanych w akwenie Zatoki Szczecińskiej i Zalewie Wiślanym. Wskazane w programie inwestycje dla portów w Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Elblągu, oraz przewidywane inwestycje dotyczące małych portów i przystani nie będą oddziaływać transgranicznie.

## **9. Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko**

Zadania inwestycyjne wynikające z Programu, z zakresu rozbudowy głębokowodnej infrastruktury portów morskich, modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej, zwiększania dostępu do portów od strony morza, czy modernizacji i rozbudowy infrastruktury i zwiększania dostępu do portów od strony lądu potencjalnie mogą negatywnie oddziaływać na środowisko. Kluczowe znaczenie będą miały rozwiązania projektowe uwzględniające dobre praktyki oraz działania ograniczające negatywny wpływ na cele środowiskowe JCWP oraz na cele ochrony obszarów Natura 2000, które pozwolą minimalizować skalę oddziaływań tak, by uniknąć oddziaływań znaczących.

Ze względu na ograniczenia przestrzenne w obrębie największych portów, przy ich rozbudowie zakłada się warianty rozwoju od strony morza, co może generować negatywne oddziaływania i wymagać szczegółowej oceny w zakresie ich wpływu na stan JCWP, gatunki chronione zgodnie z art. 4 RDW oraz przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Na etapie opracowywania Programu możliwe jest jedynie wskazanie kierunków i ogólnych rekomendacji dla rozwiązań ograniczających negatywny wpływ na środowisko w odniesieniu do poszczególnych celów. Szczegółowe działania minimalizujące muszą zostać określone na etapie wydawania decyzji środowiskowych i sporządzania oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych inwestycji.

### **Działania minimalizujące w odniesieniu do celu „Ochrona bezpieczeństwa i zdrowia ludzi”**

Realizacja tego celu może zostać zapewniona, poprzez przede wszystkim przestrzeganie procedur bezpieczeństwa zarówno na etapie prowadzenia procesu inwestycyjnego jak i później na etapie eksploatacji.

W trakcie prowadzenia prac należy przede wszystkim zapewnić:

- odpowiednią organizację placu, zaplecza budowy oraz dróg dojazdowych (technologicznych);
- odpowiednią jakość i sprawność urządzeń, maszyn i pojazdów;
- w przypadku awarii, wycieku paliwa itp. zastosować procedury naprawcze;
- ograniczanie emisji pyłów z dróg dojazdowych i placu budowy np. poprzez zraszanie;
- prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej.

Propozycje takich działań jak budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwozlewową same w sobie stanowią realizację celu i działania minimalizujące dla innych inwestycji skutkujących zwiększeniem ilości i lub wielkości obsługiwanych jednostek.

### **Działania minimalizujące w odniesieniu do celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych w tym ochrona bioróżnorodności”**

Tereny portowe dla większości omawianych w prognozie portów graniczą z obszarami cennymi przyrodniczo. Bywa także, jak w przypadku Świnoujścia, że część portu jest wskazana jako obszar Natura 2000. Jest to

sytuacja wymagająca szczególnego zwrócenia uwagi na zapewnienie jak najlepszej ochrony zarówno cennych gatunków, jak i ich siedlisk. W przypadku działań przewidzianych w Programie największa ingerencja będzie występować tam, gdzie prace będą ingerować w środowisko wodne (pogłębianie torów wodnych, budowa obrotnic, falochronów, nabrzeży etc.). W tej sytuacji szczególnie istotna jest właściwa organizacja prac. Prace powinny być prowadzone w odpowiednich terminach, pod nadzorem przyrodniczym w celu wyeliminowania strat w populacjach gatunków wodnych, związanych z zakłóceniem, uniemożliwieniem lęgu, rozrodu. Prace powinny być również prowadzone ze wskazanym natężeniem, tak, aby uniknąć długotrwałego zmącenia wód i pogorszenia warunków tlenowych.

Na etapie eksploatacji, w sąsiedztwie obszarów chronionych należy, na poziomie ocen oddziaływania na środowisko poszczególnych inwestycji, uwzględnić działania minimalizujące negatywny wpływ hałasu i zanieczyszczeń poprzez stosowanie nowoczesnych rozwiązań, technologii np. ograniczenie prędkości jednostek w rejonie obszarów chronionych, wykorzystywanie odnawialnych źródeł energii.

Ochrona bioróżnorodności będzie również związana z ochroną przed rozprzestrzenianiem się gatunków obcych między innymi poprzez stosowanie się do zapisów Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami. We wrześniu 2017 r. weszła w życie Konwencja o Kontroli i Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi, trwają prace nad implementacją jej zapisów do polskiego prawodawstwa. Zgodnie z postanowieniami konwencji wszystkie statki zobowiązane są do:

- przeprowadzenia przeglądu zasadniczego, po którym wydane zostanie Międzynarodowe Świadczenie Postępowania z Wodami Balastowymi (dla statków o pojemności brutto 400 i większej, które objęte są wymaganiami Konwencji, wyłączając platformy pływające, jednostki FSU i FPSO) lub przeprowadzenie przeglądu dla wydania dokumentu zgodności w przypadku statków pływających pod banderą niebędącą stroną Konwencji;
- posiadania na pokładzie zatwierdzonego Planu postępowania z Wodami Balastowymi;
- prowadzenia książki zapisów wód balastowych;
- postępowania z wodami balastowymi podczas każdego rejsu, poprzez ich wymianę (lub oczyszczenie przy użyciu zatwierdzonego systemu uzdatniania wód balastowych).

#### **Działania minimalizujące w odniesieniu do celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”**

Planowane w Programie działania ze względu na swoją skalę i zasięg przestrzenny nie powinny powodować oddziaływania na możliwość realizacji celów środowiskowych w JCWP objętych oddziaływaniem. Podczas prowadzenia prac mogą wystąpić negatywne oddziaływania na wody powierzchniowe, które można ograniczyć między innymi poprzez następujące działania:

- podczas prac nad pogłębianiem torów wodnych, basenów portowych, kanałów należy stosować kurtyny ograniczające rozprzestrzenianie się zawiesiny;
- urobek z prac w korycie składować w odstojnikach i osadnikach;

- ścieki opadowe z zaplecza budowy odprowadzać do odbiorników jedynie po podczyszczeniu w odstożnikach z zawiesiny oraz w separatorach substancji ropopochodnych;
- minimalizować ryzyko skażenia wód poprzez właściwe serwisowanie i użytkowanie sprzętu, dobór i właściwe magazynowanie substancji niebezpiecznych, prawidłowy dobór maszyn i urządzeń, właściwe rozpoznanie geologii i hydrogeologii w rejonie prowadzenia prac ziemnych, odwiertów i montażu ścianek szczelnych.

Na etapie eksploatacji ścieki powinny być odprowadzane do właściwych systemów kanalizacyjnych. Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL) wprowadza wymóg odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich w portach morskich, stwarza zatem konieczność modernizacji, przebudowy i dostosowanie systemów wodno-kanalizacyjnych oraz wyposażenia portów w odpowiednie instalacje dostosowane do odbioru ścieków płynnych oraz stałych ze statków.

Działania z priorytetów 4 i 5 powinny wpłynąć pozytywnie na stan wód z związku z zastosowaniem nowoczesnych rozwiązań w tym rozwiązań chroniących środowisko wodne.

#### **Działania minimalizujące w odniesieniu do celu „Zmniejszenie wrażliwości i przygotowanie na zmiany klimatyczne”**

Prognozowane dla obszaru Morza Bałtyckiego zmiany klimatu, w tym wzrost temperatury powietrza, wzrost poziomu morza, zmiana zasolenia wymagają podjęcia działań adaptacyjnych w zakresie dostosowania zarówno infrastruktury portów morskich, jak i ich właściwego przygotowania na zagrożenia związane z wystąpieniem ekstremalnych zjawisk pogodowych, w tym zwiększenia częstotliwości i zasięgu sztormów. Konieczne staje się także dostosowanie torów wodnych do zmieniających się warunków fizykochemicznych wód wpływających na wyporność statków. Uwzględnienie aspektu zmian klimatu na poziomie OOŚ dla poszczególnych portów ma kluczowe znaczenie dla ich bezpieczeństwa

#### **Działania minimalizujące w odniesieniu do celu „Zrównoważona gospodarka odpadami”**

Wszystkie odpady, których wytworzeniu nie uda się zapobiec, powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Pozostałe odpady należy unieszkodliwiać zgodnie z wymaganiami prawa oraz dostępnymi rozwiązaniami technicznymi i technologicznymi. Niezanieczyszczone masy ziemne oraz niezanieczyszczone urobek z pogłębiania w pierwszej kolejności powinien zostać wykorzystany do celów budowlanych na terenie, na którym został wydobyty – czyli na terenie realizacji przedsięwzięcia. W takim przypadku nie będą w stosunku do tych materiałów znajdowały zastosowania przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Planowane prace związane z pogłębianiem torów wodnych powinny być poprzedzone badaniem jakości osadów dennych, w zakresie koncentracji substancji szkodliwych, metali ciężkich oraz substancji biogenych. Osady zanieczyszczone należy poddać utylizacji. Podczas prac należy do minimum ograniczyć ponowny dopływ wydobytych osadów, czy ich odcieków do wód celem zmniejszenia ilości zawiesiny i zmętnienia wody. Przedsięwzięcia prowadzone w sąsiedztwie obszarów chronionych lub w ich obrębie wymagać mogą ocen oddziaływania na środowisko i przeprowadzenia oceny wpływu na stan ekologiczny wód i cle środowiskowe obszarów chronionych wg 4.7 RDW.



Planowane działania inwestycyjne będą wymagały podjęcia następujących działań w celu zapewnienia ochrony gleb:

- usunięcie darni i warstwy humusu z obszaru objętego pracami ziemnym;
- właściwe składowanie darni i humusu;
- w przypadku wystąpienia stref gruntu zanieczyszczonego, składowanie na składowisku lub wykonanie rekultywacja gleb;
- prowadzenie obsługi technicznej sprzętu w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego.

Gospodarka odpadami w portach powinna koncentrować się nie tylko na zapewnieniu infrastruktury niezbędnej do odbioru odpadów ze statków, ale również na ograniczaniu ilości odpadów zmieszanych nienadających się do odzysku. Dlatego niezwykle ważna będzie realizacji zadań przewidzianych w priorytecie 5, w tym również służących wdrażaniu i/lub rozwojowi systemów selektywnej zbiórki odpadów i wyodrębniania ze strumienia odpadów frakcji surowców wtórnych.

## **10. Propozycja monitoringu skutków realizacji projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) na środowisko**

W kontekście założeń Programu, planowany monitoring skutków środowiskowych powinien być skoncentrowany wskaźnikach opisujących zwłaszcza:

- stan jakości wód powierzchniowych i podziemnych;
- stan zachowania przedmiotów ochrony na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, które znajdują się w granicach portów morskich lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
- poziom lokalnych zmian klimatu akustycznego;
- poziom zanieczyszczenia powietrza, ze szczególnym uwzględnieniem terenów, na których wystąpi zwiększony ruch pojazdów i maszyn;
- zapotrzebowanie oraz stan wykorzystania nieodnawialnych zasobów paliw;
- kondycję zdrowotną i bezpieczeństwo ludzi;
- poziom zanieczyszczenia gruntów i osadów w punktach kontrolnych.

Ocenę skutków realizacji Programu proponuje się wykonywać w oparciu o analizę danych z prowadzonych przez różne instytucje badań monitoringowych:

- Państwowy Monitoring Środowiska realizowany przez GIOŚ z wykorzystaniem następujących komponentów tego monitoringu:
  - monitoring wód powierzchniowych – wody śródlądowe, wody przejściowe i przybrzeżne;
  - monitoring jakości wód podziemnych;
  - monitoring Morza Bałtyckiego;
  - monitoring jakości gleby i ziemi;
  - monitoring przyrody w zakresie takich komponentów, jak: monitoring gatunków i siedlisk przyrodniczych ze szczególnym uwzględnieniem specjalnych obszarów ochrony siedlisk Natura 2000; monitoring ptaków, w tym monitoring obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura2000;
  - monitoring hałasu;
- monitoring obszarów Natura 2000 w zakresie określonym w Planach Zadań Ochronnych;
- monitoring ssaków morskich prowadzony przez Stację Morską Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego;
- monitoring ryb prowadzony przez Centrum Monitorowania Rybołówstwa;
- monitoring określony postanowieniem o zakresie oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć.

Monitorowanie procesu realizacji Programu będzie odbywać się okresowo w rocznych odstępach w oparciu o kolejne publikowane dane. Monitoring ten będzie jednocześnie stanowił wskaźnik realizacji priorytetów 4 i 5.

## 11. Wnioski końcowe

Dokument pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” jest zgodny z założeniami i celami określonymi w innych dokumentach strategicznych wyższych szczebli. Jest również spójny z celami ochrony środowiska określonymi w dokumentach strategicznych szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego.

W ramach przeprowadzonej prognozy określone zostały cele ochrony środowiska oraz potencjalny wpływ realizacji PRPPM 2020 na te cele. Zaproponowane zostały również środki minimalizujące potencjalne oddziaływanie negatywne, które powinny być wzięte pod uwagę na etapie planowania i projektowania poszczególnych inwestycji. Przewiduje się, że w przypadku wielu przedsięwzięć będą one albo oddziaływały pozytywnie (jak te nakierowane na inwestycje służące ochronie środowiska) albo możliwe jest podjęcie skutecznych środków ograniczających oddziaływanie. W przypadku inwestycji związanych z rozbudową portów w Gdańsku i Gdyni w ich częściach zewnętrznych mogą pojawić się znaczące oddziaływania, które powinny zostać bardziej szczegółowo rozpoznane na kolejnych etapach inwestycyjnych i ewentualnie podjęte działania kompensujące. Dlatego też, w zakresie rozbudowy portów w Gdyni i Gdańsku, szczególnie ważne wydaje się przeprowadzenie wnikliwej oceny potencjalnych oddziaływań skumulowanych na etapie inwestycyjnym oraz odpowiednie skoordynowanie planowania i realizacji obu inwestycji.

Należy podkreślić, że większość działań wynikających z projektu PRPPM 2020 będzie wymagała szczegółowych analiz na etapie inwestycyjnym (w ramach ubiegania się o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach lub w ramach oceny wpływu na obszar Natura 2000). Odpowiedni organ, po analizie zebranych danych i zapoznaniu się ze szczegółowym zakresem planowanych prac, określi odpowiednie rozwiązania minimalizujące lub kompensujące potencjalny negatywny wpływ na środowisko. Z uwagi na powyższe, analizy przedstawione w prognozie, a zwłaszcza wnioski należy traktować z odpowiednim stopniem niepewności. Wnioski te mają jedynie sygnalizować charakter potencjalnych oddziaływań, a nie o nich przesądzać. Szczegółowe analizy będą wykonane na etapie ocen oddziaływania na środowisko i/lub obszary Natura 2000 dla tych inwestycji.

Nie stwierdzono znaczących oddziaływań o charakterze transgranicznym wymagających przeprowadzenia procedury transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Brak przyjęcia PRPPM 2020 spowoduje brak możliwości wydatkowania środków z funduszy unijnych oraz uniemożliwi lub znacząco opóźni realizację inwestycji przewidzianych w Programie.

Rozwój portów morskich, a co za tym idzie umożliwienie przenoszenia większej ilości ładunków na transport morski należy ocenić jako pozytywny trend w rozwoju sektora transportowego. Transport morski jest najbardziej ekonomicznym rodzajem transportu, pozwalającym przemieszczać ładunki na duże odległości, a przy tym uchodzi za stosunkowo najmniej obciążający środowisko w porównaniu z innymi gałęziami transportu, jak choćby lotniczym czy samochodowym. Rozwój żeglugi morskiej, która jest niskoemisyjna i efektywna energetycznie, powoduje mniejsze zanieczyszczenie powietrza, gleb, siedlisk przyrodniczych oraz mniej presji na obszary zamieszkałe i ludzi. Wnosi ona istotny wkład w równowagę systemu transportowego kraju, redukując generowanie tzw. kosztów zewnętrznych związanych na przykład

z zanieczyszczeniem środowiska, jakie towarzyszą działalności transportowej. Szacuje się, że w Unii Europejskiej około 90% towarów w handlu zagranicznym oraz ponad 40% towarów w handlu wewnętrznym jest transportowane morzem<sup>19</sup>.

Realizacja inwestycji proponowanych w Programie jest niezwykle ważna dla rozwoju polskich portów morskich, dla utrzymania i wzmocnienia ich pozycji wśród portów europejskich. Porty, zwłaszcza te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są ważnym źródłem przychodów budżetu państwa z tytułu ceł, podatków i akcyz związanych z obrotem towarowy. Planowane przedsięwzięcia posiadają niezwykle istotne znaczenie nie tylko dla rozwoju samego transportu morskiego i wzmocnienia bezpieczeństwa przewozów, ale również umożliwiają rozwój przemysłu związanego z transportem morskim i od niego zależnym oraz całej gospodarki narodowej. Generują także wiele miejsc pracy, co ma pozytywny wpływ na rozwój społeczno - gospodarczy wielu regionów. Przyjęcie i realizacja Programu spowoduje możliwość rozwoju portów morskich i przystani oraz wypełnienie jednego z najważniejszych priorytetów jakim jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu.

---

<sup>19</sup> Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

## **12. Źródła danych**

### **12.1. Akty prawne**

1. Dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. U. UE nr L 197 z dnia 21.01.2001)
2. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r., w sprawie siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory, tzw. Dyrektywa Siedliskowa (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992 r., str. 7-5 ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 102 ze zm.)
3. Dyrektywa 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r., w sprawie ochrony dziko żyjących ptaków, tzw. Dyrektywa Ptasia (Dz. Urz. UE L 103 z 25.04.1979 r., str. 1-18, ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t.1, str. 98 ze zm.)
4. Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dz. U. L 288/27)
5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (OJ L 164, 25.6.2008, p. 19–40)
6. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (OJ L 327, 22.12.2000, p. 1–73 z późn. zm.)
7. 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 (t.j. Dz. U. 2016 poz. 353)
8. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne (Dz.U.2017.1566 z późn. zm.)
9. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 2016.1911)
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. 2016.1967)
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia Krajowego programu ochrony wód morskich (Dz. U. 2017.2469)
12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły (Dz. U. 2016.1841)
13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry (Dz. U. 2016.1938)

### **12.2. Publikacje**

1. GDOŚ, Standardowe Formularze Danych obszarów Natura 2000, dostępne na stronie: <http://crfop.gdos.gov.pl>



2. GIOŚ, Wstępna ocena stanu środowiska wód morskich polskiej strefy morza bałtyckiego. Raport do Komisji Europejskiej, publikacja dostępna na stronie: <http://www.gios.gov.pl>
3. GIOŚ, Raport o stanie jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach – stan na rok 2016; publikacja dostępna na stronie: <http://mjwp.gios.gov.pl/>
4. WIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za rok 2017, Szczecin 2018; publikacja dostępna na stronie: <http://wios.szczecin.pl>
5. WIOŚ, Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim za rok 2016, Szczecin 2017, publikacja dostępna na stronie: <http://wios.szczecin.pl>
6. WIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim za rok 2017, Gdańsk 2018; publikacja dostępna na stronie: <http://gdansk.wios.gov.pl>
7. WIOŚ, Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim za rok 2016, Gdańsk 2017; publikacja dostępna na stronie: <http://gdansk.wios.gov.pl>
8. WIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2017, Olsztyn 2018; publikacja dostępna na stronie: <http://wios.olsztyn.pl>
1. WIOŚ, Raport o stanie środowiska w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2016, Olsztyn 2017; publikacja dostępna na stronie: <http://wios.olsztyn.pl>
2. Poradnik dotyczący uwzględniania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. GDOŚ: [http://sdr.gdos.gov.pl/Documents/OO%C5%9A/bio-clia\\_SEA\\_2015.pdf](http://sdr.gdos.gov.pl/Documents/OO%C5%9A/bio-clia_SEA_2015.pdf)
3. Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014
4. Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, 2013, publikacja dostępna na stronie: <https://klimada.mos.gov.pl>
5. Jakusik E., . Wójcik, . Pilarski, D. Biernacik, M. Miętus, 2012, Poziom morza w polskiej strefie brzegowej – stan obecny i spodziewane zmiany w przyszłości za Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014
6. Kondracki J. Geografia regionalna Polski, PWN, Warszawa, 2014
7. Zeszyty Zielone Akademii, Zeszyt nr 7: „Morze Bałtyckie – o tym warto wiedzieć”, 1998 – elektroniczna wersja książki
8. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Krajowego programu ochrony wód morskich, 2016

### 12.3. Zasoby Internetu

1. Bazy danych Państwowego Instytutu Geologicznego <http://geoportal.pgi.gov.pl>
2. Pracowania na rzecz wszystkich istot: <http://korytarze.pracownia.org.pl/>
3. Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody, : <http://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/>
4. KLIMADA: <http://klimada.mos.gov.pl/>
5. Narodowy Instytut Dziedzictwa: <http://www.nid.pl/pl/>
6. KZGW: <http://www.kzgw.gov.pl/>
7. RZGW Szczecin: <http://www.rzgw.szczecin.pl/morze-i-morskie-wody>
8. GDOŚ: <http://geosewis.gdos.gov.pl>
9. IMGW: <http://klimat.imgw.pl/>
10. HELCOM: <http://maps.helcom.fi/website/mapservice/index.html>
11. Strona Urzędu Morskiego w Szczecinie: <http://www.natura2000ums.eu>
12. Strona Wolińskiego Parku Narodowego: <http://www.wolinpn.pl>
13. Strona Słowińskiego Parku Narodowego: <http://slowinski.parknarodowy.com>
14. <https://encyklopedia.pwn.pl/materialy-dodatkowe/haslo/Slowinski-Park-Narodowy;1031212.html>
15. <http://www.zpkwz.pl/parki-krajobrazowe/park-krajobrazowy-dolina-dolnej-odry/>
16. <http://www.zpkwz.pl/parki-krajobrazowe/szczecinski-park-krajobrazowy/>

## **Załączniki**

Załącznik 1 Pisma dotyczące ustalenia zakresu prognozy oddziaływania na środowisko



**GENERALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA**

*Krzysztof Lisowski*



Warszawa, dnia 26.03. 2018 r.

DOOŚ.TSOOŚ.411.2.2018.JP



**Pan**

**Marek Gróbarczyk**

**Minister Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej**

*Stanowcy Panie Ministrze*

W odpowiedzi na pismo z dnia 6 marca 2018 r. (znak: DGM.WTM.6.4501.2.2.2018.PK), w którym zwrócono się o opinię odnośnie konieczności aktualizacji prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), w związku z aktualizacją ww. projektu po uzyskaniu opinii Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wydanej w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (pismo z dnia 2 kwietnia 2014 r. znak: DOOŚsoos.410.1.2014.JP), przedstawiam następujące stanowisko.

Projektowany dokument nie został przyjęty, zatem w świetle obowiązujących przepisów należy uznać, że postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie zostało zakończone. Zgodnie z art. 52 ust 1 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405, ze zm. dalej: ustawa ooś), informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko powinny być, między innymi, dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu.

W przedstawionym projekcie dokonano modyfikacji, które sprawiają, że opracowana do pierwotnej wersji projektu dokumentu prognoza oddziaływania na środowisko nie wypełnia powyższego warunku. Oprócz zmian w części diagnostycznej, w dokumencie zidentyfikowano pewne, nieuwzględnione wcześniej, zadania inwestycyjne oraz doprecyzowano lub wskazano nowe lokalizacje działań. Na przykład, w priorytecie *Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu* dodatkowo uwzględniono inwestycje w zakresie modernizacji dróg wodnych śródlądowych, zapewniających dostęp do polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a także budowę brakujących odcinków sieci dróg wodnych śródlądowych. Ponadto dodano opis scenariuszy rozwoju poszczególnych portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz opis działań istotnych w przypadku poszczególnych portów regionalnych, szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju.

Wobec powyższego, prognoza oddziaływania na środowisko powinna zostać zmodyfikowana oraz uzupełniona tak, by odzwierciedlała ona aktualną zawartość projektu (w tym zmieniony układ priorytetów). Uzupełnienia powinny zostać dokonane zgodnie z wymogami *ustawy ooś*, a także z zaleceniami, zawartymi w uzgodnieniu zakresu prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) wydanym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w dniu 8 kwietnia 2013 r. (znak pisma: DOOŚsoos.411.2.2013.JP). Ponieważ prognoza nie została zmieniona po przywołanej we wstępie opinii Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wydanej w 2014 r., należy podkreślić, że zgłoszone w tej opinii uwagi zachowują ważność i powinny zostać uwzględnione, także w kontekście dokonywanych uzupełnień.

Ze szczególną uwagą należy potraktować uzupełnienie prognozy w kontekście oceny oddziaływań na środowisko, zwłaszcza w zakresie oddziaływań na obszary Natura 2000, ponieważ zgodnie z art. 55 ust. 2 *ustawy ooś* projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 *ustawy o ochronie przyrody*. Zgodnie ze wspomnianym przepisem można zezwolić na realizację dokumentu mogącego znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, jeśli przemawiają za tym niezbędne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Powyższa przesłanka może zostać uznana tylko w przypadku braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zagwarantowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, nadrzędny interes publiczny odnosi się wyłącznie do: ochrony zdrowia i życia ludzi, zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego i uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego. W sytuacji gdy przyjęcie dokumentu, który może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, wynika z innych koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed jego przyjęciem wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej. Mając na uwadze przytoczone przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000, należy w prognozie wyraźnie wykazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.



Bardzo istotne jest także wyczerpujące opisanie w prognozie kwestii ewentualnych oddziaływań transgranicznych. Część działań, wskazanych w projektowanym Programie, dotyczy obszarów przygranicznych (działania w portach Świnoujście i Szczecin, modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej czy budowa kanału żegludowego przez Mierzeję Wiślaną). Wnioski w zakresie możliwości wystąpienia oddziaływań transgranicznych w związku z realizacją postanowień projektowanego Programu, charakteru tych oddziaływań oraz propozycje ewentualnych środków zaradczych, powinny być oparte o wnikliwą analizę i poparte merytoryczną argumentacją.

Należy rozważyć konieczność skonsultowania potrzeby dokonania ewentualnych uzupełnień w prognozie oddziaływania na środowisko także z pozostałymi organami opiniująco-uzgadniającymi, wymienionymi w *ustawie ooś*. Projekt dokumentu wraz z poprawioną i uzupełnioną prognozą oddziaływania na środowisko należy przedłożyć do zaopiniowania w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko właściwym organom oraz przeprowadzić przewidziane w ramach tej procedury postępowanie z udziałem społeczeństwa.

Na zakończenie warto zauważyć, że w dokumencie wskazano, iż jego cele zostaną uszczegółowione w strategiach dla poszczególnych portów morskich. Dla tych dokumentów trzeba będzie rozważyć konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Podobnie takiej oceny może wymagać wymieniony w opracowaniu odrębny dokument, dotyczący portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystani morskich.

Z powołaniem  
z upoważnienia  
Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska  
Zastępcy Generalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska  
Marek Wejs  
Marek Kapi



**GLÓWNY INSPEKTOR SANITARNY**



GIS-HŚ-NS-4311-00026/MO/18  
SK 15611/2018



Warszawa, dnia .....  
Poz. w składzie .....

Szanowny Pan  
Marek Gróbarczyk  
Minister Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej

*Szanowny Panie Ministrze*

odpowiadając na wniosek z dnia 4 kwietnia 2018 r., znak: DGM.WTM.6.4501.2.3.2018.PK, dotyczący wydania opinii dla projektu strategicznego dokumentu rządowego, w związku z procedowaniem projektu strategicznego dokumentu rządowego pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), na podstawie art. 58 ust. 1 pkt 1, w związku z art. 48 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), uprzejmie informuję, iż w mojej opinii nie ma konieczności przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla aktualizacji ww. projektu.

Mając na uwadze fakt, iż zakres i charakter proponowanych zmian nie wykracza poza ramy przyjętych już dokumentów, dla których została przeprowadzona pełna procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko – projekt aktualizacji Programu może być zakwalifikowany zgodnie z art. 48 ust. 1 ww. ustawy jako niewielka modyfikacja, przyjętych już dokumentów.

*J. Powasniak*

Główny Inspektor Sanitarny

*[Signature]*  
Czesław Budzik  
Wiceminister Głównego Inspektora Sanitarnego



www.umgdy.gov.pl

## URZĄD MORSKI W GDYNI

INZ-JK-073-1/18



Gdynia, dnia 19.04.2018 r.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej  
Departament Gospodarki Morskiej  
ul. Nowy Świat 6/12  
00-400 WARSZAWA

Dotyczy: zmiany projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”

*Szanowni Państwo*

Odpowiadając na pismo znak DGM.WTM.6.4501.2.4.2018.PK z 4.04.2018 r., Urząd Morski w Gdyni przedstawia poniższą opinię do zmiany projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni pismem z dnia 31 maja 2013r. określił zakres Prognozy oddziaływania na środowisko dla „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” (tzw. Program).

Przedłożony pismem MGMIŻS z dnia 4.04.2018 r. projekt zmiany „Programu” stanowi niewielkie modyfikacje (celem zmiany jest powiązanie Programu m.in. ze *Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030*, a także z *aktualizowaną Strategią Rozwoju Transportu do roku 2020*) „programu” i zdaniem tut. Urzędu nie jest wymagana zmiana zakresu Prognozy sporządzonej w 2013 r.

Ponadto w odniesieniu do prognozy ooś (wersja z listopada 2013 r.) przedkłada się następujące uwagi:

1. Brak załącznika nr 8.3 pt. „Macierz oddziaływania zapisów Programu na poszczególne komponenty środowiska i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000” (brak możliwości oceny czy prognoza zgodna jest ze stanowiskiem DUM przedłożonym pismem z 31.05.2013 r.);
2. Rozdz. 1.3.3, str. 18 – wymaga korekty informacja, że dla Zalewu Szczecińskiego sporządzono plany zadań ochronnych (zgodnie z wymogami ustawy o ochronie przyrody dla obszarów morskich sporządza się plany ochrony obszarów Natura 2000, a nie plany zadań ochronnych);
3. Rozdz. 3.2.12, str. 81 – zawarto błędną informację, że pilotażowy projekt planu zagospodarowania Zatoki Gdańskiej powstał w ramach projektu *BalticSeaPlan* w 2011 r. Pilotażowy projekt planu zagospodarowania przestrzennego obszaru morskiego obejmującego zachodnią część Zatoki Gdańskiej został opracowany w



2008 roku w ramach projektu *PlanCoast*, natomiast prognoza oddziaływania na środowisko dla tego planu – powstała w ramach projektu *BaltSeaPlan* w 2011 r.

4. Rozdz. 3.2.12, str. 81 – wymaga korekty sformułowanie, że dyrektorzy urzędów morskich przystąpili do opracowywania projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla „całego obszaru polskiego wybrzeża”. Projekt planu zagospodarowania opracowywany przez administrację morską dotyczy obszarów morskich, a nie wybrzeża.

W odniesieniu do „Programu” przedkłada się następujące uwagi:

Wyróżnione grupy portów (str. 52) punkty oznaczone kropkami proponuje się pogrupować i uzupełnić w następujący sposób:

1. Porty posiadające tereny w pełni skomunalizowane (.....);
2. Porty posiadające wyłącznie grunty Skarbu Państwa.....(wykreślić wymieniony port Pasłęka);
3. Proponuje się określić grupę jako:  
„Porty posiadające grunty komunalne” .....(dodać port Hel, Jastarnia, Władysławowo, Puck, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Elbląg, Tolkmicko, Frombork).

Proponuje się nie wymieniać grupy portów przedstawionej w punkcie oznaczonym czwartą kropką.

Informacje w tym zakresie można przedstawić w punkcie 3 (lub podpunkcie punktu 3) w treści:

„W portach grupy 3 występują również grunty Skarbu Państwa i grunty należące do osób prywatnych.”

Przedstawiona propozycja układu informacji jest kompleksowa i jednoznaczna.

W Załączniku 2 do „Programu” w tabeli na str. 127 Szacowana wartość wydatków na inwestycje w latach 2020 i 2021-2030 jest niezgodna z hamonogramem finansowym przedstawionym w Uchwale Nr 57/2016 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2016r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

z powołaniem

Z up. **DYREKTORA**  
URZĘDU MORSKIEGO W GDAŃSKU  
mgr inż. Anna Stelmach-Superczyńska  
Zastępcze Dyrektora ds. Technicznych



## URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel.: +48 91 4342474, fax: +48 91 4344656, e-mail: sekretariat@ums.gov.pl

Znak: WMS-070/11/02/18

Szczecin, 27 kwietnia 2018 r.



Pani  
Katarzyna Krzywda  
Dyrektor Departamentu Gospodarki  
Morskiej  
Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej  
ul. Nowy Świat 6/12  
00-400 Warszawa



Dot. pisma Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 kwietnia 2018 r., znak DGM.WTM.6.4501.2.4.2018 ws. prognozy oś dla zaktualizowanego projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

*Stenowa Paul Dyrektor*

Działając na podstawie:

- art. 57 ust. 2, 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1045, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą oś”;
- art. 42 ust. 2 pkt 31 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich”;

uzgadniam zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”, wskazując, że oprócz informacji zawartych w art. 51 ust. 2 ustawy oś należy odnieść się i uwzględnić następujące uwagi:

1. Uwzględnić istniejące i projektowane obszary chronione, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o ochronie przyrody”.
2. Określić wpływ realizacji ww. Programu na środowisko morskie, w tym na - czystość wody, ukształtowanie dna i wartości przyrodnicze, z uwzględnieniem wpływu na stan siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk (ze szczególnym uwzględnieniem występowania żerowisk ryb i ptaków), dla których wyznaczono morskie obszary Natura 2000, a także na integralność i spójność obszarów morskich Natura 2000.
3. Określić skutki realizacji ww. Programu na strefę brzegową i procesy wzajemnego oddziaływania morze - ląd (integralność ekosystemów morskich i lądowych).
4. W odniesieniu do planowanych do realizacji działań wynikających z realizacji ww. Programu związanych z ingerencją w ekosystem wód morskich należy określić:
  - a) ich wpływ na stan wód morskich w kontekście zapisów wymagań wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy w sprawie strategii morskiej, oraz podać klasyfikacje stanu jednolitych części wód powierzchniowych;



27 kwietnia 2018

- b) ewentualne rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji Programu;
  - c) sposoby ograniczania i zwalczania potencjalnych zanieczyszczeń wód powstałych podczas realizacji planowanych przedsięwzięć na obszarach morskich.
5. Należy zwrócić uwagę, że *prognoza ooś* powinna określać, analizować i oceniać cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu.
6. Przy sporządzaniu prognozy oddziaływania na środowisko zalecanym jest zachowanie układu chronologicznego zawartego w *art. 51 ust. 2 ustawy ooś*. Informacje zamieszczone w prognozie powinny być opracowane stosownie do stanu wiedzy i metod oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu.

Jednocześnie informuję, że w myśl *art. 55 ust. 2 ustawy ooś* projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione wszystkie przesłanki, o których mowa w *art. 34 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody*. Zgodnie ze wspomnianym przepisem, jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, powyższe zezwolenie może zostać udzielone wyłącznie w celu:

- ochrony zdrowia i życia ludzi;
- zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego;
- uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędnym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego;
- wynikającym z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej.

Mając na uwadze przytoczone powyżej przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000, należy w prognozie wyraźnie wskazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.

Nadmieniam ponadto, że dla wcześniejszej wersji ww. *Programu* została przygotowana *prognoza ooś*, której zakres został uzgodniony przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie pismem z dnia 25 marca 2013 r. (znak: OW-IV-070/013/02/13).

  
DIREKTOR  
Urzędu Morskiego w Szczecinie  
Wojciech Zdanowicz

Otrzymują:  
1) adresat  
2) a/a

rb/DU



0145023

Urząd Morski w Słupsku  
Al. Sienkiewicza 18 76-200 Słupsk  
tel./fax: 59 847 42 56 -57  
[dyrektor@umsl.gov.pl](mailto:dyrektor@umsl.gov.pl)  
[sekretariat@umsl.gov.pl](mailto:sekretariat@umsl.gov.pl)  
[www.umsl.gov.pl](http://www.umsl.gov.pl)  
[iow@umsl.gov.pl](mailto:iow@umsl.gov.pl)

KANCELARIA GŁÓWNA  
Ministerstwo Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej

2018 -04- 2 0

RKP. 12486  
poz. w składzie

MGM i ŻS



AAA093214

Słupsk, dnia 16 kwietnia 2018r.

Pan  
Marek Gróbarczyk  
Minister Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej

OW-B5-074/19/18/jp

Dotyczy: dotyczy uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w nowej wersji prognozy oddziaływania na środowisko, zwanej dalej „prognozą ooś” dla zaktualizowanego projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”.

Urząd Morski w Słupsku w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 04 kwietnia 2018 r., znak: DGM.WTM.6.4501.2.4.20148.PK w sprawie jak w nagłówku, działając na podstawie:

- art. 57 ust. 2, w związku z art. 48 ust. 1 i 2 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 ze zm.), zwanej dalej „ustawą ooś”;
- art. 42 ust. 2 pkt 31 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich”,

uzgadnia zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”, wskazując, że oprócz informacji zawartych w art. 51 ust. 2 ustawy ooś należy odnieść się i uwzględnić następujące uwagi:

1. Uwzględnić istniejące i projektowane obszary chronione, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o ochronie przyrody”.
2. Określić wpływ realizacji ww. Programu na środowisko morskie, w tym na - czystość wody, ukształtowanie dna i wartości przyrodnicze, z uwzględnieniem wpływu na stan siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk (ze szczególnym uwzględnieniem występowania żerowisk ryb i ptaków), dla których wyznaczono morskie obszary Natura 2000, a także na integralność i spójność obszarów morskich Natura 2000.
3. Określić skutki realizacji ww. Programu na strefę brzegową i procesy wzajemnego oddziaływania morze - ląd (integralność ekosystemów morskich i lądowych).
4. W odniesieniu do planowanych do realizacji działań wynikających z realizacji ww. Programu związanych z ingerencją w ekosystem wód morskich należy określić:



- a. ich wpływ na stan wód morskich w kontekście zapisów wymagań wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej i Dyrektywy w sprawie strategii morskiej, oraz podać klasyfikację stanu jednolitych części wód powierzchniowych;
  - b. ewentualne rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji Programu;
  - c. sposoby ograniczania i zwalczania potencjalnych zanieczyszczeń wód powstałych podczas realizacji planowanych przedsięwzięć na obszarach morskich.
5. Należy zwrócić uwagę, że *prognoza ooś* powinna określać, analizować i oceniać cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu.
  6. Przy sporządzaniu prognozy oddziaływania na środowisko zalecanym jest zachowanie układu chronologicznego zawartego w *art. 51 ust. 2 ustawy ooś*. Informacje zamieszczone w prognozie powinny być opracowane stosownie do stanu wiedzy i metod oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu.

Jednocześnie informuję, że w myśl *art. 55 ust. 2 ustawy ooś* projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione wszystkie przesłanki, o których mowa w *art. 34 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody*. Zgodnie ze wspomnianym przepisem, jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich - dyrektor właściwego urzędu morskiego, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, powyższe zezwolenie może zostać udzielone wyłącznie w celu:

- ochrony zdrowia i życia ludzi;
- zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego;
- uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego;
- wynikającym z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej.

Mając na uwadze przytoczone powyżej przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego oddziaływania na obszary Natura 2000, należy w prognozie wyraźnie wskazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.

Otrzymują:

1. Adresat
2. OW a/a

Do wiadomości:

1. NP w/m
2. IAP w/m
3. SM w/m

**DYREKTOR**  
Urzędu Morskiego w Głupsku

*kpt.ż.w. Włodzimierz Kotuliak*



