

ZAMAWIAJĄCY

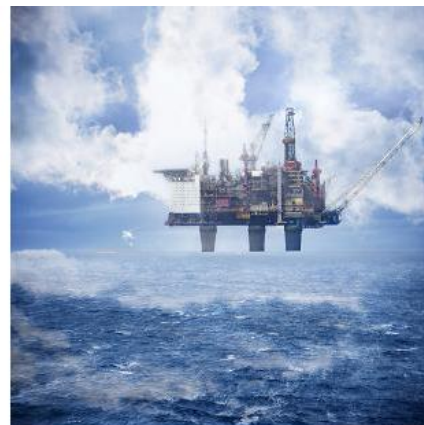
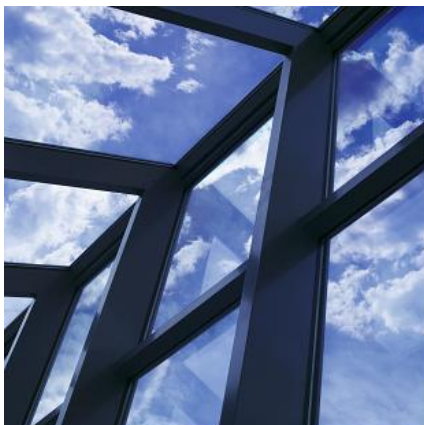
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi
Śródlądowej

TYTUŁ

Prognoza oddziaływania na środowisko
projektu Programu rozwoju polskich portów
morskich do 2030 roku

DATA / WERSJA: 20.08.2019/ 01

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

Justyna Osowska

Patrycja Pudlis

Wioletta Tałałaj

Zbigniew Wieteska

Spis Treści

1.	Streszczenie w języku niespecjalistycznym	12
2.	Wprowadzenie	19
2.1.	Podstawa formalno-prawna prognozy oddziaływania na środowisko	19
2.2.	Przedmiot, cel i zakres prognozy	19
3.	Metodyka oraz luki i niepewności wiedzy.....	20
4.	Ogólne informacje o projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku..	25
4.1.	Zawartość Programu, cele i zadania inwestycyjne	25
4.1.1.	Zadania inwestycyjne priorytetu 1	27
4.1.2.	Zadania inwestycyjne priorytetu 2	28
4.1.3.	Zadania inwestycyjne priorytetu 3	29
4.1.4.	Zadania inwestycyjne priorytetu 4	29
4.1.5.	Zadania inwestycyjne priorytetu 5	30
4.2.	Powiązania projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku z innymi dokumentami	30
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	40
5.	Charakterystyka obszaru objętego potencjalnym oddziaływaniem w kontekście środowiskowym	41
5.1.	Położenie administracyjne	41
5.2.	Położenie fizyczno-geograficzne i ukształtowanie terenu	45
5.3.	Zasoby naturalne i gleby	46
5.4.	Ludność, zagospodarowanie terenu i gospodarka	48
5.5.	Obszary i obiekty cenne przyrodniczo, w tym korytarze ekologiczne	51
5.5.1.	Różnorodność biologiczna strefy wód morskich	51
5.5.2.	Różnorodność biologiczna strefy wybrzeża	53
5.5.3.	Obszary Natura 2000	70
5.5.4.	Parki Narodowe	86
5.5.5.	Rezerваты przyrody	88
5.5.6.	Parki krajobrazowe	92
5.5.7.	Pozostałe formy ochrony przyrody	95
5.5.8.	Korytarze ekologiczne	97
5.6.	Wody powierzchniowe i zagrożenie powodziowe	98
5.6.1.	Wody powierzchniowe, w tym stan jednolitych części wód powierzchniowych	98
5.6.2.	Zagrożenie powodziowe	109
5.7.	Wody podziemne	114
5.8.	Klimat, zmiany klimatu	117
5.9.	Powietrze atmosferyczne	119

5.10.	Dziedzictwo kulturowe, krajobraz i turystyka	120
5.11.	Istniejące problemy ochrony środowiska	122
6.	Analiza wariantów	124
6.1.	Potencjalne skutki w środowisku w przypadku braku realizacji projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku	124
6.2.	Wariant alternatywny	125
7.	Analiza potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko	128
7.1.	Wnioski wynikające z analiz na poziomie strategicznym	128
7.2.	Wstępna identyfikacja potencjalnych oddziaływań	129
7.3.	Wpływ na realizację celu „Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi”	143
7.4.	Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”	144
7.5.	Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	159
7.6.	Wpływ na realizację celu „Zrównoważona gospodarka odpadami”	188
7.7.	Wpływ na realizację celu „Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych”	189
7.8.	Wpływ na realizację celu „Zmniejszenie wrażliwości i przygotowanie na zmiany klimatyczne”	190
7.9.	Potencjalne oddziaływania skumulowane	192
8.	Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych	193
9.	Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko	196
10.	Propozycja monitoringu skutków realizacji projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku na środowisko	201
11.	Wnioski końcowe	203
12.	Źródła danych	205
12.1.	Akty prawne	205
12.2.	Publikacje	205
12.3.	Zasoby Internetu	207

Spis załączników:

- Załącznik 1 Pisma dotyczące ustalenia zakresu prognozy oddziaływania na środowisko Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (znak: DOOŚ.TSOOŚ.411.2.2013.JP), Głównego Inspektora Sanitarnego (znak: GIS-HŚ-NS-4311-00026/MO/18; SK 15611/2018), Urzędu Morskiego w Gdyni (znak: INZ-JK-073-1/18), Urzędu Morskiego w Słupsku (znak: NP.-070/84-1/18/19), Urzędu Morskiego w Szczecinie (znak: INZ1.1-MGw-8103-38-18/19)
- Załącznik 2 Lokalizacja polskich portów morskich na tle obszarów chronionych (parki narodowe, rezerваты przyrody, obszary Natura 2000)

Spis rysunków:

Rysunek 4.1	Schemat celów i priorytetów Programu	26
Rysunek 4.2	Poziomy szczegółowości Programu	27
Rysunek 5.1	Porty województwa zachodniopomorskiego.....	43
Rysunek 5.2	Porty województwa pomorskiego	44
Rysunek 5.3	Porty województwa warmińsko-mazurskiego	44
Rysunek 5.4	Obszary chronione wzdłuż polskiego wybrzeża.....	55
Rysunek 5.5	Obszary chronione w rejonie Portu Szczecin	56
Rysunek 5.6	Obszary chronione w rejonie Portu Police	57
Rysunek 5.7	Obszary chronione w rejonie Portu Świnoujście	58
Rysunek 5.8	Obszary chronione w rejonie Portu Kołobrzeg	59
Rysunek 5.9	Obszary chronione w rejonie Portu Ustka	60
Rysunek 5.10	Obszary chronione w rejonie Portu Darłowo	61
Rysunek 5.11	Obszary chronione w rejonie Portu Gdynia.....	62
Rysunek 5.12	Obszary chronione w rejonie Portu Gdańsk	63
Rysunek 5.13	Obszary chronione w rejonie Portu Elbląg	64
Rysunek 5.14	Pozostałe porty w rejonie Zalewu Szczecińskiego na tle obszarów chronionych	65
Rysunek 5.15	Pozostałe porty Zatoki Pomorskiej na tle obszarów chronionych	66
Rysunek 5.16	Pozostałe porty centralnej części wybrzeża na tle obszarów chronionych.....	67
Rysunek 5.17	Pozostałe porty centralnej części wybrzeża i Mierzei Helskiej na tle obszarów chronionych	68
Rysunek 5.18	Pozostałe porty w rejonie Zalewu Wiślanego na tle obszarów chronionych.....	69
Rysunek 5.19	JCWP w rejonie Zalewu Szczecińskiego	99
Rysunek 5.20	JCWP w rejonie Portu Szczecin	99
Rysunek 5.21	JCWP w rejonie Portu Kołobrzeg	100
Rysunek 5.22	JCWP w rejonie Portów w Darłowie i Ustce	100
Rysunek 5.23	JCWP w rejonie Portu w Łebie	101
Rysunek 5.24	JCWP w rejonie Mierzei Wiślanej.....	102
Rysunek 5.25	JCWP w rejonie Zalewu Wiślanego	102

Rysunek 5.26	Polskie obszary morskie - granice	103
Rysunek 5.27	Mapa podakwenów polskiej strefy Bałtyku zgodnie z RDSM wg KPOWM.....	104
Rysunek 5.28	ONNP w Regionie Dolnej Wisły	109
Rysunek 5.29	ONNP w regionie Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego.....	110
Rysunek 5.30	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	111
Rysunek 5.31	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	111
Rysunek 5.32	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	112
Rysunek 5.33	Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Świnoujściu (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK).....	112
Rysunek 5.34	Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Szczecinie (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK).....	113
Rysunek 5.35	Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Stepnicy, Zalew Szczeciński (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK).....	114
Rysunek 5.36	JCWPD w strefie polskiego wybrzeża	115
Rysunek 5.37	Zbiorniki wód podziemnych na obszarze działania RZGW Szczecin i RZGW Gdańsk	116
Rysunek 5.38	Mapa BSPI dla obszarów morskich	122

Spis tabel:

Tabela 1	Dokumenty definiujące paradygmat zrównoważonego rozwoju	21
Tabela 2	Powiązanie PRPPM 2030 z innymi dokumentami strategicznymi szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego.....	31
Tabela 3	Lokalizacja portów morskich objętych opracowaniem.....	41
Tabela 4	Obszary sieci Natura 2000, w granicach których znajdują się porty lub ich części.....	70
Tabela 5	Obszary sieci Natura 2000 graniczące z portami	71
Tabela 6	Obszary Natura 2000 sąsiadujące z portami (do 5 km od portu), dla których Program definiuje szczegółowo działania inwestycyjne.....	71

Tabela 7	Porty znajdujące się w sąsiedztwie lub otulinie parków narodowych	86
Tabela 8	Rezerваты przyrody w otoczeniu portów morskich	88
Tabela 9	Parki krajobrazowe w otoczeniu portów	92
Tabela 10	Obszary Chronionego Krajobrazu w otoczeniu portów	95
Tabela 11	Pomniki przyrody znajdujące się w granicach portów.....	96
Tabela 12	Zestawienie użytków ekologicznych	96
Tabela 13	Zestawienie stanowisk dokumentacyjnych	97
Tabela 14	Zestawienie zespołów przyrodniczo - krajobrazowych.....	97
Tabela 15	JCW przybrzeżnych i przejściowych POM.....	104
Tabela 16	Charakterystyka JCWP przejściowych w obrębie polskich wód morskich (wg aPGW)	105
Tabela 17	JCWP przybrzeżne (wg aPGW).....	106
Tabela 18	Klasyfikacja stanu jednolitych części wód przejściowych i przybrzeżnych wg WIOŚ 2016 108	
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)	118
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).....	118
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.....	119
Tabela 22	Legenda do Macierzy Leopolda	131
Tabela 23	Decyzje środowiskowe wydane dla poszczególnych inwestycji z Załącznika 2 PRPPM 2030	132
Tabela 24	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 1	134
Tabela 25	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 2	136
Tabela 26	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetów 3 i 4	138

Tabela 27	Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych	
Priorytetu 5		140
Tabela 28	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdańsk – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”	146
Tabela 29	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdynia – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”	148
Tabela 30	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Szczecin – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”	150
Tabela 31	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Świnoujście – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód”	152
Tabela 32	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, Elbląg – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód” .	154
Tabela 33	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdańsk – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	162
Tabela 34	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdynia – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	164
Tabela 35	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Szczecin – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	166
Tabela 36	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Świnoujście – wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	168
Tabela 37	Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, Elbląg oraz Stepnica– wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności”	169
Tabela 38	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005	174
Tabela 39	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009	178
Tabela 40	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 .	179
Tabela 41	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.....	180
Tabela 42	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007.....	183
Tabela 43	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Słupi PLH220052.....	184
Tabela 44	Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.....	185

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)
KAS	Krajowa Administracja Skarbowa
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 2030 lub Program	Program rozwoju polskich portów morskich 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 2018 r. poz. 2081)

1. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Cel i zakres prognozy

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, dalej: PRPPM 2030, 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 2030, czego dotyczy i co zawiera

„Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w dokumentach strategicznych, m.in. w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) oraz Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Z dokumentów tych wynika, że rozwój portów morskich i transportu morskiego ogółem jest elementem niezbędnym dla zapewnienia optymalizacji łańcuchów transportowych, zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim.

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 2030 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 2030 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 2030 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 2030 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 2030 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.

Nierozwiązane pozostaną takie kwestie jak: ograniczanie emisji zanieczyszczeń 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. W przypadku mniejszych portów i przystani będzie to również utrata szansy na uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami oraz wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

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 szczególności brak podejmowania działań rozwojowych w polskich portach morskich spowoduje, że większa część ładunków będzie odprawiana w portach zagranicznych, skąd do Polski będą transportowane drogą lądową transportem kołowym, obciążając istniejącą sieć drogową i zwiększając presję na tereny w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych.

Należy podkreślić, że PRPPM 2030 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.

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.

Realizacja postanowień i założeń Programu, który ujmuje wiele zadań, porządkuje je i systematyzuje, pozwoli na osiągnięcie możliwie najlepszych efektów we wszystkich z analizowanych obszarów, którym odpowiadają poszczególne priorytety i cele PRPPM. To dowodzi, że dla PRPPM nie ma praktycznie żadnej alternatywy, a jego przyjęcie i następnie konsekwentna realizacja może wpłynąć pozytywnie na wiele dziedzin i sfer życia (m.in. gospodarczej, społecznej, środowiskowej). W dużym uogólnieniu można stwierdzić, że produkt w postaci Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku stanowić będzie optymalny instrument (środek) służący trwałemu i dynamicznemu

rozwojowi polskich struktur portowych w sposób zrównoważony, tj. z uwzględnieniem i w pełnym poszanowaniu kwestii środowiska naturalnego, ludzi itp.

Oddziaływanie na środowisko PRPPM 2030

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 2030 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 kompensacyjne 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 m.in. na odpowiednią organizację 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. Istotnym środkiem przeciwdziałającym negatywnym skutkom środowiskowym jest odpowiedni dobór terminów i obszarów wykonywania niektórych 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 2030

Za realizację projektów uwzględnionych w Programie odpowiedzialne będą m.in. 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 2030 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.

Dokument pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” jest zgodny z założeniami i celami określonymi w innych dokumentach strategicznych wyższego szczebla. 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 2030 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 kompensacyjne. 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 2030 będzie wymagała szczegółowych analiz na etapie inwestycyjnym (w ramach ubiegania się o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach lub w ramach oceny wpływu na obszary Natura 2000). Dla znacznej części inwestycji ujętych w Programie, które są na bardziej zaawansowanym etapie inwestycyjnym, wydana została już decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Kompetentny organ przeanalizował więc możliwość wystąpienia potencjalnych oddziaływań. W niektórych przypadkach przeprowadzona

została także ocena oddziaływania na środowisko. W przypadku pozostałych inwestycji odpowiedni organ, po analizie zebranych danych i zapoznaniu się ze szczegółowym zakresem planowanych prac, wyda decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (jeśli będzie wymagana) i określi w niej odpowiednie rozwiązania minimalizujące lub kompensacyjne 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 2030 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 morzem¹. Brak podejmowania działań rozwojowych w polskich portach morskich spowoduje, że większa część ładunków będzie odprawiana w portach zagranicznych, skąd do Polski będą transportowane drogą lądową transportem kołowym, obciążając istniejącą sieć drogową i zwiększając presję na tereny w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych.

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 i podatków związanych z obrotem towarowym. 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 stworzy możliwość dalszego dynamicznego rozwoju portów morskich i przystani,

¹ Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

przyczyni się do wykorzystania w pełni potencjału jakim dysponują oraz wypełnienia jednego z najważniejszych priorytetów, jakim jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu.

2. Wprowadzenie

2.1. Podstawa formalno-prawna prognozy oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, dalej: PRPPM 2030, PRPPM, Program, 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 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 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 2030 oraz wymogów Zamawiającego.

W ramach przeprowadzanej prognozy analizowano możliwość wystąpienia oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem problemów ochrony środowiska występujących 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. Jednocześnie, tam gdzie dla danej inwestycji wydano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniono to w analizach.

W przypadku metody oceny „przez cele”, zastosowanej w ramach SOOŚ dla PRPPM 2030, 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 2030, 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 zaradzania szkodom wyrządzonym w środowisku naturalnym (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 r.) (M.P. 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. 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. poz. 711)
4	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. poz. 1967)
5	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. 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. poz. 469)
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. 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 (t.j. Dz. U. 2018 r. poz. 2268)
14	Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu 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 OoŚ. Z uwagi jednak na aktualne problemy i procesy zachodzące w środowisku oraz zakres tematyczny i obszarowy analizowanego projektu PRPPM 2030, 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 2030 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. W przypadku inwestycji konkretnie zdefiniowanych w Programie, dla których zostały przeprowadzone procedury oceny oddziaływania na środowisko i/lub wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, analizy mogły być bardziej dokładne dzięki wykorzystaniu wniosków z tych materiałów dotyczących przewidywanego oddziaływania przedsięwzięć. Należy mieć na uwadze, że w momencie przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu część decyzji środowiskowych nie była jeszcze

ostateczna, jednak wykorzystano materiały opracowane na potrzeby wydania tych decyzji jako najbardziej aktualne i oficjalne źródła danych.

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 2030 inwestycji, co odpowiada etapowi, na jakim sporządza się prognozę.

Działania uwzględnione w PRPPM 2030 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 2030 roku

4.1. Zawartość Programu, cele i zadania inwestycyjne

„Program rozwoju polskich portów morskich 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.

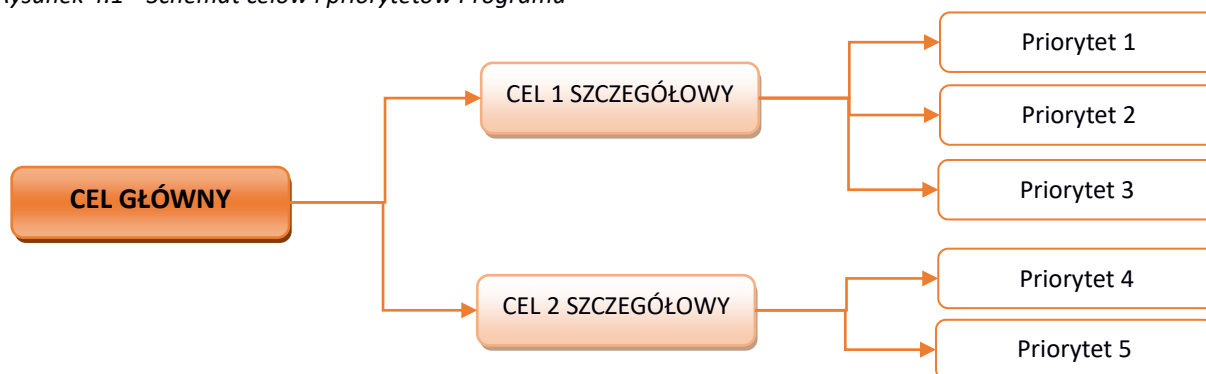
Oprócz działań ściśle dedykowanych inwestycjom w obrębie portów, w Programie zasygnalizowano również potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza oraz od strony lądu, w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność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

Należy podkreślić, że rozwój śródlądowych dróg wodnych stanowi niejako tło Programu, który de facto dedykowany jest portom morskim. W sektorze transportu wodnego śródlądowego nakreślone zostają pożądane działania, które należy postrzegać jako towarzyszące dla działań w obszarze portów morskich. Dokładne kierunki rozwoju dróg wodnych śródlądowych, wraz ze wskazaniem konkretnych projektów inwestycyjnych o ściśle określonym zakresie finansowym i rzeczowym, ujęte zostaną w przygotowywanych dokumentach strategicznych o charakterze typowo inwestycyjnym, wdrożeniowym. W 2016 r. rząd przyjął „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 [...]”.Przewidywane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w ramach odrębnej procedury.

Program powiązany jest z dwoma dokumentami krajowymi o charakterze typowo wdrożeniowym, tj. Krajowym Programem Kolejowym do 2023 roku oraz Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) , które obejmują realizację konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych na drogach i sieci kolejowej, komplementarnych do budowy czy modernizacji

infrastruktury portowej. Tylko w przypadku ustanowienia pełnych, wysokiej jakości ciągów transportowych (w tym przypadku kolejowych i drogowych) możliwe będzie pełne wykorzystanie potencjału polskich struktur portowych, ich dalsze dynamiczne rozwijanie, zwiększanie dokonywanych w nich obrotów ładunkowych itp. W programie określono cel główny, cele szczegółowe i przyporządkowane im priorytety oraz zadania inwestycyjne w obrębie każdego z priorytetów.

Rysunek 4.1 Schemat celów i priorytetów Programu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie PRPPM 2030.

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 przepisów i standardów 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, jaki 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 4.2 Poziomy szczegółowości Programu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie PRPPM 2030.

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/remont 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 pogłębiania, 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:

- budowa/przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w celu osiągnięcia możliwie najwyższych technicznych parametrów infrastruktury 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.);

- budowa terminali intermodalnych i węzłów multimodalnych integrujących różne gałęzie transportu na zapleczu polskich portów morskich (tj. tzw. „suchych portów”, platform multimodalnych, centrów logistycznych 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 i budowę nowych terminali portowych do obsługi statków śródlądowych, a także budowę terminali intermodalnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie portów morskich i z nimi silnie powiązanych, tzn. odpowiedników tzw. „suchych” portów, lecz z dostępem do śródlądowych dróg wodnych);
- 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 oraz przystosowanie ich do współpracy z Systemem Informacji Rzecznej RIS (*River Information Services*);
- 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 przepisów i standardów środowiskowych. Wśród zadań inwestycyjnych wymienia się takie jak:

- 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, a także budowę systemów zasilania jednostek pływających w energię elektryczną tzw. cold-ironing;
- 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 2030 roku z innymi dokumentami

W ramach opracowywania prognozy przeanalizowano powiązanie PRPPM 2030 z innymi dokumentami strategicznymi szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego, tj. zbadano, czy zapisy opracowywanego PRPPM 2030 spełniają założenia oraz cele ustanowione w dokumentach wyższego szczebla.

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

Tabela 2 Powiązanie PRPPM 2030 z innymi dokumentami strategicznymi szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
DOKUMENTY SZCZEBLA MIĘDZYNARODOWEGO			
1	Strategia Europa 2020	<p>Priorytety:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji; • rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej; • rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną 	<p>Zgodność PRPPM z celami - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (np. budowa głębokowodnych nabrzeży przeznaczonych do obsługi drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro); • 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)
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"> • podniesienie wydajności całościowych rozwiązań w zakresie transportu towarowego i logistyki na Morzu Bałtyckim; • zwiększanie roli Morza Bałtyckiego w systemach transportowych regionu; • promowanie zrównoważonego transportu pasażerskiego i towarowego oraz ułatwianie przejścia na intermodalność 	<p>Zgodność PRPPM z celami - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; • rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu; • promocja żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwój autostrad morskich; • wzmocnienie morskich powiązań transportowych Polski ze światem, poprzez rozbudowę głębokowodnej infrastruktury portów morskich (tory podejściowe) i zwiększenie potencjału przeładunkowego istniejących portów morskich
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"> • wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T; • rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych 	<p>Zgodność PRPPM z celami - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozwoju funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; • 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)

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
		systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów	
4	BIAŁA KSIĘGA. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu / KOM(2011) 144 wersja ostateczna	<p>Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wzrost sektora transportu przy jednoczesnym obniżeniu emisji o 60 % <ul style="list-style-type: none"> o zmniejszenie zużycia energii, korzystanie z nowoczesnej infrastruktury i ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko oraz najważniejsze zasoby naturalne, takie jak wodę, ziemię i ekosystemy o zniesienie barier w żegludze morskiej bliskiego zasięgu – Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami <ul style="list-style-type: none"> o rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości o porty morskie jako centra logistyczne wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu – Równe szanse na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów <ul style="list-style-type: none"> o stosowanie i egzekwowanie restrykcyjnych norm dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, ochrony środowiska i warunków pracy [...], poprzez zastosowanie lepszych technologii, paliw i działań <p>Cele na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40 % do 2050 r. – do 2030 r. 30 %, a do 2050 r. 50% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny 	<p>Zgodność PRPPM z wizją i celami zawartymi w Białej Księdze - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ograniczenie 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); • rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; • promocja żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwój autostrad morskich

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
		– wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym	
5	KOMUNIKAT KOMISJI Porty: motor wzrostu / COM(2013) 295 final	<p>Konieczność przystosowania portów do nowych wymogów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie rozmiarów i złożoności floty • zaostrzenie wymogów w zakresie efektywności środowiskowej i paliwa alternatywne (np. ang. „cold ironing” oraz LNG) • znaczące zmiany w handlu energetycznym, z przeniesieniem ciężaru z ropy i produktów rafinowanych na gaz; zapotrzebowanie na znaczną liczbę instalacji gazowych w portach <p>Łączenie portów z siecią transeuropejską:</p> <ul style="list-style-type: none"> • połączenie portów TEN-T z liniami kolejowymi, szlakami drogowymi oraz, w miarę możliwości, szlakami żeglugi śródlądowej • porty bazowe TEN-T muszą także zapewniać dostępność alternatywnych czystych paliw 	<p>Zgodność PRPPM ze strategią zawartą w Komunikacie Komisji Porty: motor wzrostu - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dostosowanie portów morskich do potrzeb rynkowych (np. budowa głębokowodnych nabrzeży przeznaczonych do obsługi drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro); • poprawa dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów, ścieków sanitarnych ze statków, czy zasilania statków w energię elektryczną lub umożliwienie zastosowania paliw alternatywnych; • rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T
6	Baltic-Adriatic, Third Work Plan of the European Coordinator Kurt Bodewig, European Commission 2018	<p>Plan prac dotyczących korytarza Bałtyk-Adriatyk uwzględnia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inicjatywy mające na celu rozwój infrastruktury portowej i terminali, pogłębianie torów wodnych, rozwój multimodalności portów, połączenia ostatniej mili • zwiększenie standardów istniejących połączeń kolejowych (do portów Gdynia, Gdańsk, Świnoujście, Szczecin) i drogowych oraz dalszą poprawę połączeń między portami a innymi rodzajami transportu • projekty rozwoju LNG dla Gdyni i Świnoujścia, w celu promowania dostępności do alternatywnych paliw dla transportu morskiego • rozwiązania VTMS i e-Maritime są wdrażane w celu rozwoju interoperacyjność, transportu intermodalnego i poprawy bezpieczeństwa w transporcie morskim. 	<p>Zgodność PRPPM z celami zawartymi w Trzecim Planie prac, korytarz Bałtyk – Adriatyk - działania ujęte w PRPPM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowa i utrzymanie torów podejściowych oraz kanałów i basenów portowych, a także zmiana ich parametrów • budowa nowych nabrzeży i terminali portowych • przebudowa nabrzeży istniejących (w tym do parametrów głębokowodnych) • budowa/przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w celu osiągnięcia możliwie najwyższych technicznych parametrów infrastruktury 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 • budowa terminali intermodalnych i węzłów multimodalnych integrujących różne gałęzie transportu • stworzenie Polskiego Port Community System

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
			<ul style="list-style-type: none"> modernizacja systemów VTS/VTMS inwestycje polegające na rozbudowie infrastruktury paliw alternatywnych, w tym przede wszystkim LNG
DOKUMENTY SZCZEBLA KRAJOWEGO			
7	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	<p>Cel: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów</p> <p>Działania do 2020r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego <p>Działania do 2030 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową); dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych 	<p>Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku jest strategicznym projektem w sektorze transportu morskiego, którego opracowanie i wdrożenie przewiduje Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). PRPPM służyć będzie zwiększeniu dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, na którą zwraca się szczególną uwagę w ramach wskazanego w SOR obszaru koncentracji działań pn. Transport. Program przyczyni się do rozwoju morskiego składnika infrastruktury transportowej Polski, która powszechnie uznawana jest za jeden z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarki narodowej.</p> <p>Zgodność PRPPM z celem i działaniami w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> rozbudowa i dostosowanie portów morskich do potrzeb rynkowych (np. budowa głębokowodnych nabrzeży, terminali kontenerowych i ro-ro) powiązanie portów z zapleczem za pośrednictwem zmodernizowanej i rozbudowanej infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej); rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich
8	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</p>	<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"> 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"> rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu;

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
		<p>funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej; • poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; • bezpieczeństwo i niezawodność; • ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko; • zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych. 	<ul style="list-style-type: none"> • rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej w celu: <ul style="list-style-type: none"> ○ 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), ○ dostosowania portów morskich do potrzeb rynkowych (np. budowa głębokowodnych nabrzeży przeznaczonych do obsługi drobniczy skonteneryzowanej i ro-ro), ○ 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).
9	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) ²	<p>Cele strategiczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozwój korytarzy lądowych, drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu • poprawa konkurencyjności polskich portów morskich poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej (dostosowanie jej do zmieniającej się struktury przeladunków oraz zwiększającej się wielkości obsługiwanych statków) oraz infrastruktury dostępu do portu od strony morza <p>Cele operacyjne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>Zgodność PRPPM z celami strategicznymi i operacyjnymi DI w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza; • modernizacji i rozbudowy infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej); • rozwoju oferty usługowej w portach, m.in. przez rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej i ruchu pasażerskiego; • zwiększania liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami; • rozwoju funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; • rozwoju zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu; • promocji żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwoju autostrad morskich; • budowy wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich; • wspierania mniejszych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości

² 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 2030 z dokumentem strategicznym
10	Polityka morską RP do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)	<p>umożliwiający obsługę większych niż dotychczas statków handlowych, tzn. o większej pojemności i nośności;</p> <ul style="list-style-type: none"> • usprawnienie załadunku/rozładunku towarów na nabrzeżach; • przeniesienie części ładunków transportowanych w relacjach z zapleczem gospodarczym na alternatywne w stosunku do przewozów drogowych formy transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych <p>Cel: Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich <p>Cel: zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie warunków dla rozwoju innowacyjnych technik i technologii w budowie i remoncie statków • Dążenie do wyrównania wymogów środowiskowych dla transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej <p>Cel: Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego</p> <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"> • turystyka morską i przybrzeżną <p>Cel: Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju</p>	<p>Zgodność z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza; ▪ modernizacja i rozbudowa infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej); ▪ zwiększenie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami; ▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich; ▪ rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu; ▪ wspierania mniejszych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości ▪ rozwój systemu monitoringu stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków ▪ doposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu ▪ modernizacja i budowa urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach morskich oraz zapewnienie przyłączy elektryczności przy nabrzeżach portowych ▪ rozwój i modernizacja portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów morskich ▪ zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych ▪ budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych
11	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju	<p>Cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej</p>	<p>Zgodność z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dążenie do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury portowej oraz

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
		Cel 5: Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.	<p>infrastruktury dostępu do portów morskich;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zmniejszanie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych poprzez zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych; ▪ 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; ▪ 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.
12	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"> ▪ modernizacja i rozbudowa infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej); ▪ zwiększenie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami; ▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich
13	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku	<p>Priorytety oraz kierunki interwencji, cel 3 – Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych z portami morskimi w celu integracji różnych gałęzi transportu • poprawa stanu technicznego linii szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, w tym poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu 	<p>Realizacja celów ujętych w KPK dotyczących zapewnienie sprawnych połączeń kolejowych z portami morskimi i poprawy stanu technicznego linii jest warunkiem niezbędnym dla pełnego wdrożenia celów określonych w PRPPM 2030 w zakresie priorytetu 2 odnoszącego się do integracji portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu.</p> <p>Wśród projektów podstawowych objętych KPK znalazły się:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni i Gdańsku ▪ Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu
14	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)	<p>Cel główny: budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego.</p> <p>Na liście zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach programu znalazły się inwestycje dotyczące budowy odcinków dróg ekspresowych zapewniających dostęp do portów morskich.</p>	<p>Realizacja zadań inwestycyjnych ujętych w załączniku do PBDK w zakresie budowy odcinków dróg ekspresowych zapewniających dostęp do portów morskich jest komplementarna z celami określonymi w PRPPM 2030 w zakresie priorytetu 2 odnoszącego się do integracji portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu (m.in. S6 Szczecin-Koszalin, S6 Koszalin-Słupsk, S6 Słupsk-Gdańsk, S11 Koszalin-Szczecinek, S11 Szczecinek-Piła, S11 Piła-Poznań, S10 Bydgoszcz-Piła, S7 Warszawa-Gdańsk, S3 Troszyn-Świnoujście).</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
DOKUMENTY SZCZEBŁA WOJEWÓDZKIEGO			
15	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020	<p>Cel strategiczny</p> <p>Cel 1. Wzmocnienie roli województwa w relacjach międzyregionalnych i transgranicznych</p> <p>Cel 2. Zwiększenie konkurencyjności i efektywności gospodarki Pomorza Zachodniego</p> <p>Cel 3. Integracja obszarów funkcjonalnych oraz ich powiązań w obrębie województwa</p>	<p>Zgodność z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dążenie do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich; ▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad morskich; ▪ zwiększenie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami
16	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020	<p>Cel strategiczny 1. Nowoczesna gospodarka</p> <p>Cel operacyjny 1.3. Unikatowa oferta turystyczna i kulturalna</p> <p>Cel strategiczny 3: Atrakcyjna przestrzeń</p> <p>Cele operacyjne:</p> <p>3.1. Sprawny system transportowy</p> <p>3.2. Bezpieczeństwo i efektywność energetyczna</p> <p>3.3. Dobry stan środowiska</p>	<p>Zgodność z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozwój i modernizacja portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów wodnych; ▪ zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych; ▪ budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych; ▪ 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; ▪ zmniejszanie zewnętrznych kosztów transportu, w tym kosztów środowiskowych poprzez zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych; ▪ rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu; ▪ wspierania mniejszych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości; ▪ doposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu; ▪ modernizacja i budowa urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach morskich oraz zapewnienie przyłączy elektryczności przy nabrzeżach portowych
17	Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025	<p>Cel strategiczny 1: wzrost konkurencyjności gospodarki</p> <p>Cel strategiczny 3: wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych</p> <p>Cel strategiczny 4: nowoczesna infrastruktura rozwoju</p>	<p>Zgodność z celami PRPPM - działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dążenie do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów morskich; ▪ rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T; rozwój autostrad

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cele/założenia dokumentu strategicznego	Ocena zgodności/powiązanie PRPPM 2030 z dokumentem strategicznym
			morskich; <ul style="list-style-type: none"> ▪ rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, śródlądowej oraz wspieranie rozwoju małych portów; ▪ poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie; ▪ kształtowanie krajowych i europejskich sieci energetycznych w zakresie przesyłu energii elektrycznej, gazu, ropy naftowej i paliw płynnych.

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 2030 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

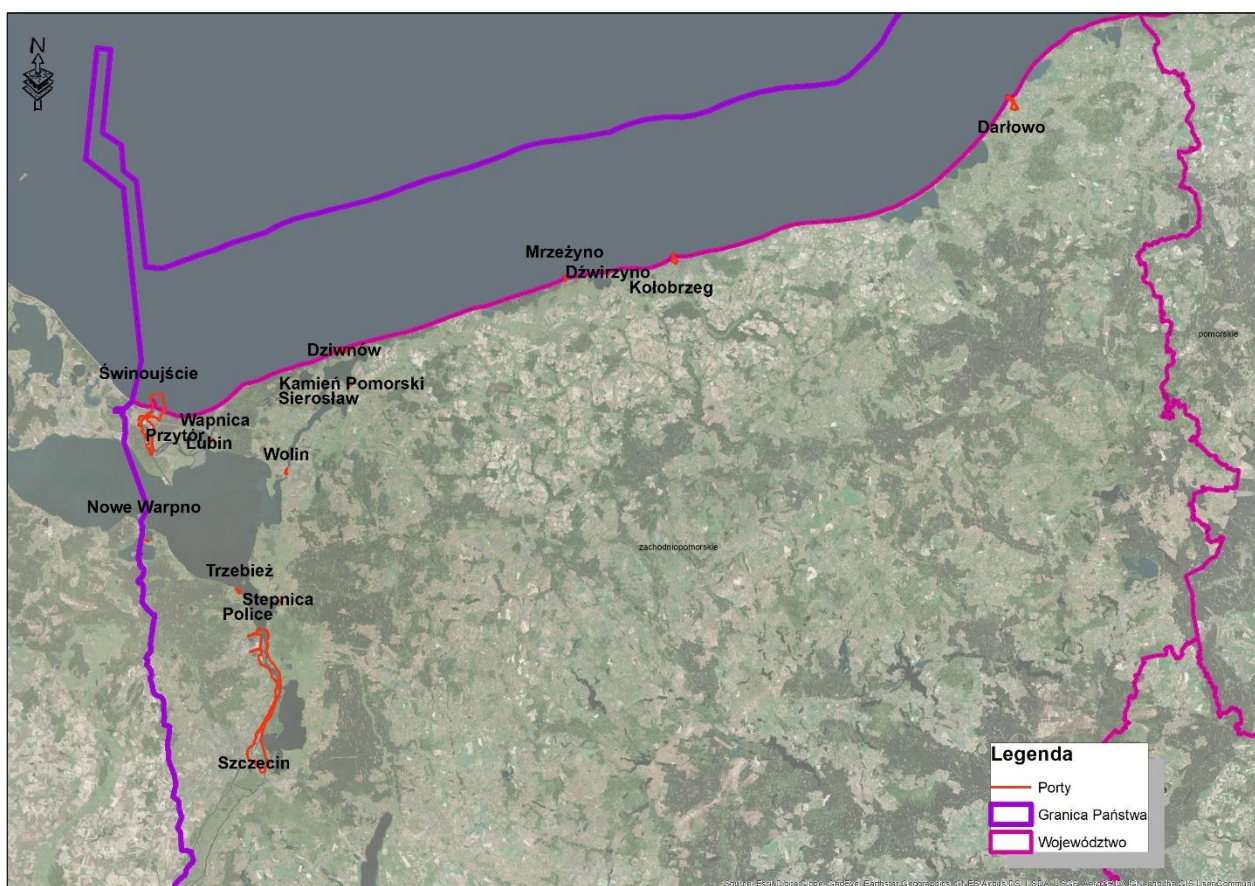
Nazwa portu	Położenie fizyczno-geograficzne	Położenie administracyjne		Nazwa akwenu
		województwo	gmina	
Gdańsk	położony na odcinku ujściowym Martwej Wisły do Zatoki Gdańskiej, w zachodniej części Mierzei Wiślanej, południowa część leży na Żuławach Wiślanych	pomorskie	Gdańsk	Zatoka Gdańska
Gdynia	położony 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
Łeba	położony na Wybrzeżu Słowińskim, usytuowany na odcinku ujściowym rzeki Łeby	pomorskie	Łeba	Bałtyk Właściwy

Nazwa portu	Położenie fizyczno-geograficzne	Położenie administracyjne		Nazwa akwenu
		województwo	gmina	
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 Rostoki 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 Pobrzeża 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 Pobrzeża 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 Pobrzeżu 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 Rostoką Odrzańską, w Dolinie Dolnej Odry	zachodniopomorskie	Police	Zalew Szczeciński
Wolin	położony na wschodnim brzegu wyspy Wolin, nad cieśniną Dziwną	zachodniopomorskie	Wolin	Zalew Szczeciński
Krynica Morska	położony w południowej części Mierzei Wiślanej	pomorskie	Krynica Morska	Zalew Wiślany
Nowa Pasłęka	położony na południowym wybrzeżu Zalewu Wiślanego,	warmińsko-	Braniewo	Zalew

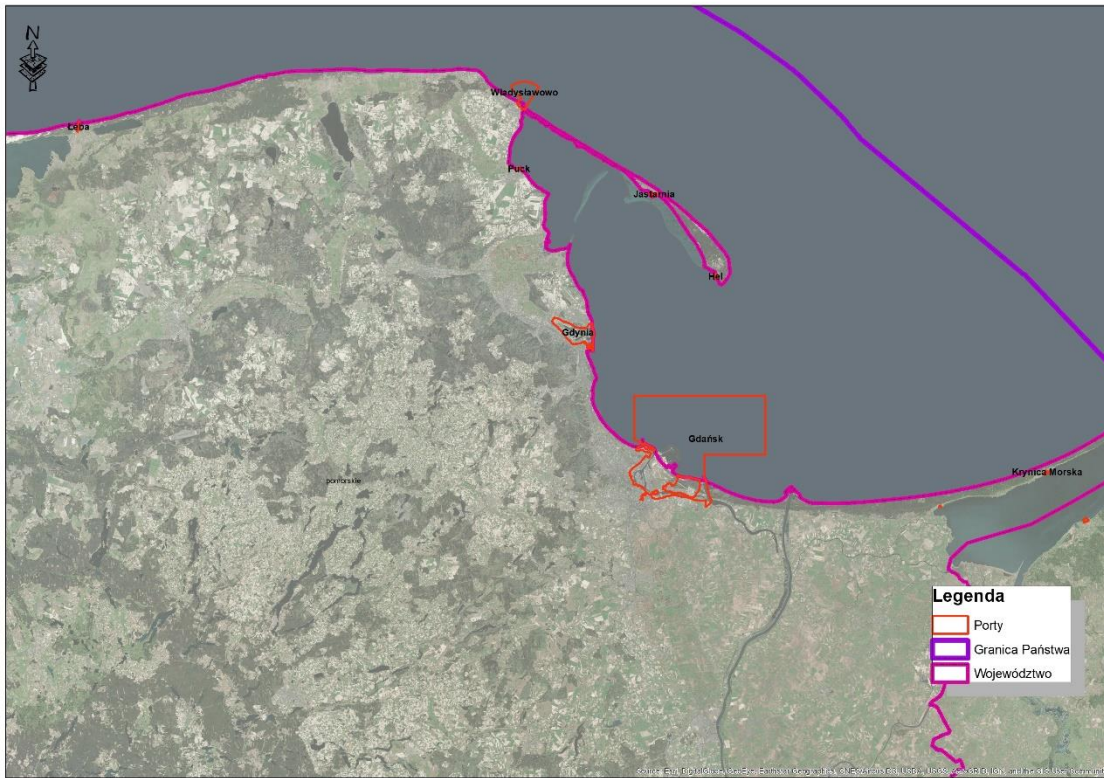
Nazwa portu	Położenie fizyczno-geograficzne	Położenie administracyjne		Nazwa akwenu
		województwo	gmina	
	tzw. Wybrzeżu Staropruskim	mazurskie		Wiśłany
Nowe Warpno	położony na południowym brzegu Zatoki Nowowarpieńskiej	zachodniopomorskie	Nowe Warpno	Zalew Szczeciński

Źródło: Opracowanie własne.

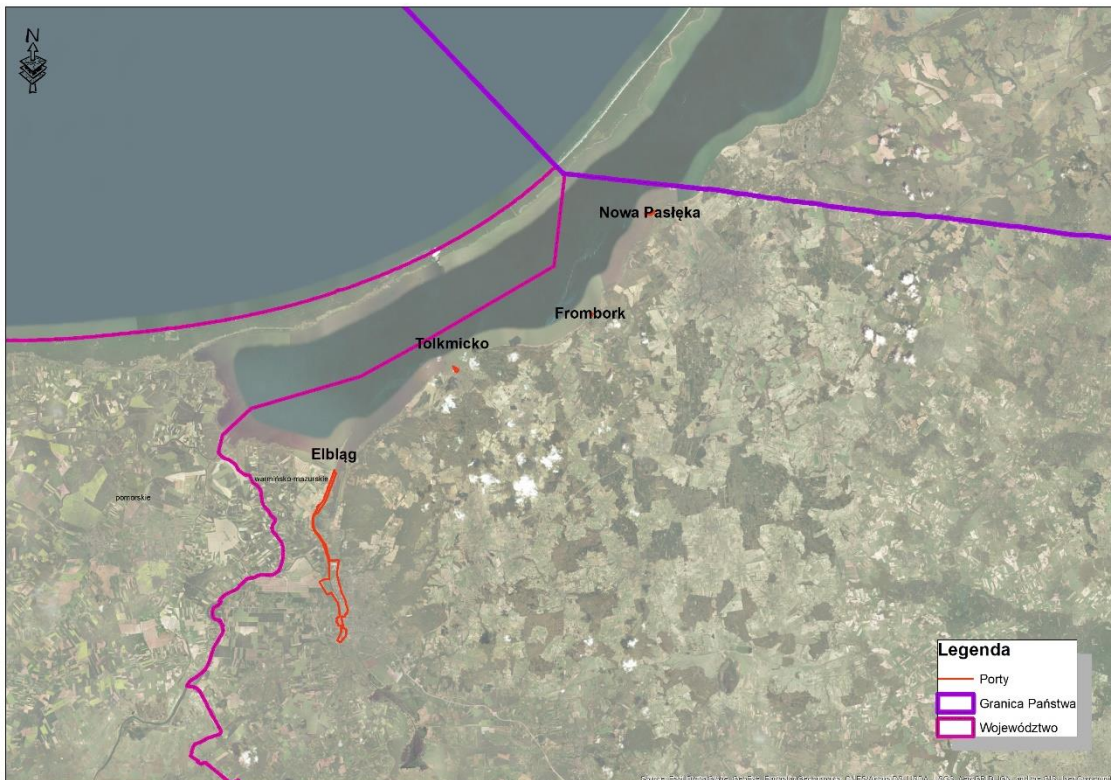
Rysunek 5.1 Porty województwa zachodniopomorskiego



Rysunek 5.2 Porty województwa pomorskiego



Rysunek 5.3 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. km², 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. km² 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 km², z czego polska część stanowi 410 km². Z morzem Bałtyckim łączy się poprzez 3 cieśniny: Pianę, Świnę oraz Dziwną. 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 Słowińskiego³.

³ 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 m³. 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 km²).

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 metropolitarnych, 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. Największym portem (razem ze Świnoujściem w ramach zespołu portowego), 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. Dużą rolę odgrywa także Terminal Promowy w Świnoujściu, który jest największym tego typu obiektem w Polsce, i który stanowi kluczowe ogniwo w ramach lądowo-morskich połączeń Północ-Południe Europy przez Polskę.

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 5.2). 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 Gdańsk i Gdynia 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.

Funkcje transportowe pełni tylko Port Morski w Elblągu (jedyne port morski towarowy w województwie). Po latach zastoju, odbudowuje wzrost liczby przeładunków. Aktywizacji działalności przeładunkowej w porcie Elbląg służyć będzie realizacja inwestycji rządowej pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, dzięki której m.in. zapewniony zostanie swobodny dostęp do otwartego morza.

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 rybne. 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. Zasiedlana 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 zróżnicowanie warunków abiotycznych, jak głębokość, kształt linii brzegowej, 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 biomasę osiągają cyjanobakterie (sinice). W Bałtyku stwierdzono obecność ponad 700 gatunków organizmów tworzących fitoplankton.

Zooplanton

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 gałęzki, 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 wydmy występują bardzo rzadko. Jak podano w Prognozie oddziaływania na środowisko KPOWM, tylko 15% długości wybrzeży wydmy 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, ostrożnikiem 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.

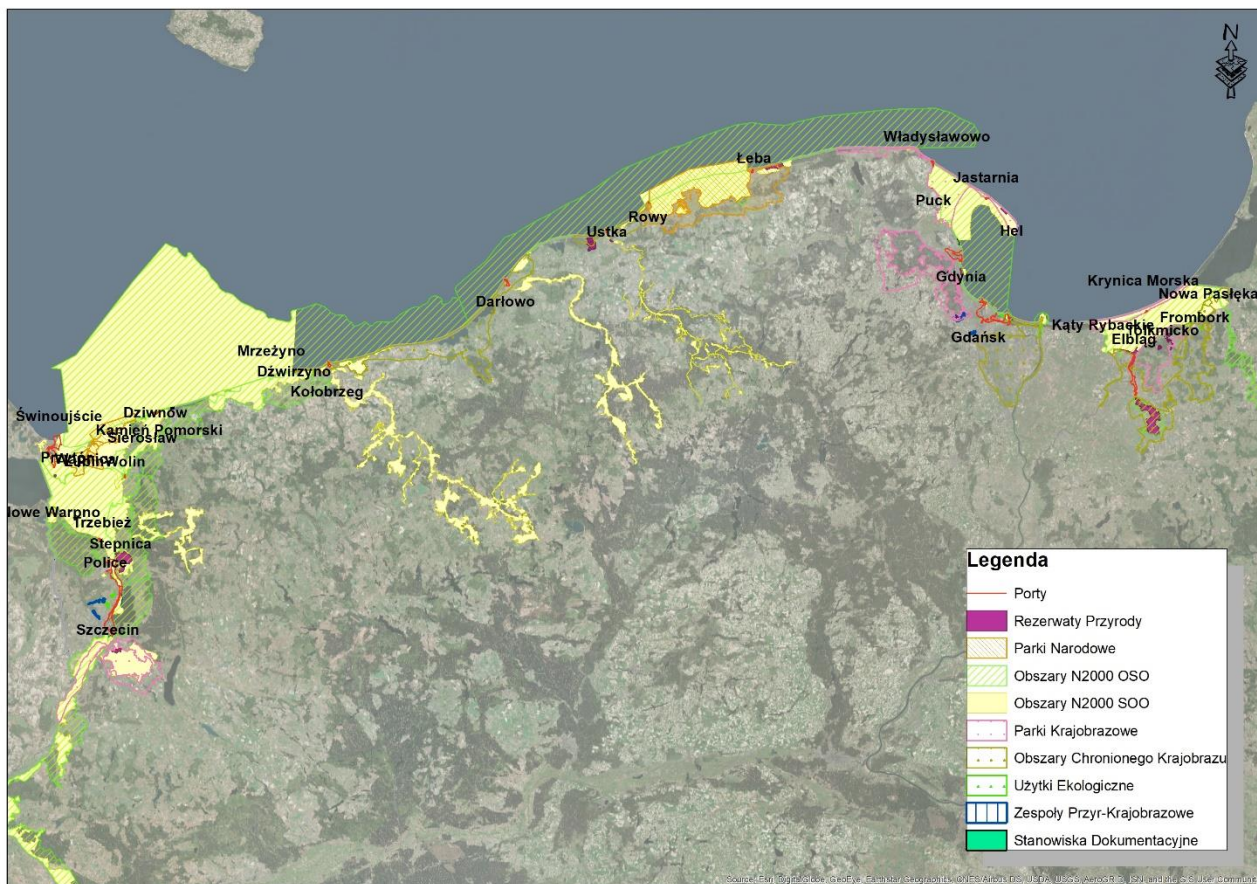
Na wydmach i klifach mogą występować dogodne siedliska dla bytowania gadów - jaszczurki zwinki, żmii zygzakowatej, padalca zwyczajnego.

Wybrzeże Morza Bałtyckiego zamieszkuje ponad 30 gatunków ptaków wodnych: alka krzywonosa, nurnik białoskrzydły, nurzyk podbieniały, kaczki - edredon, czernica, ogorzałka, lodówka, markaczka, uhla, bernikla białolica, tracze - szlachar, bielaczek, 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 estuarie zachodnich wybrzeży Polski i wschodnich Niemiec, gdzie zimuje ok. 1 mln ptaków (głównie bielaczek, ogorzałka, czernica) oraz płytkie wody Zatoki Pomorskiej pomiędzy Niemcami a Polską, gdzie zimuje ok. 1,3 mln ptaków (głównie uhla, perkoz rogaty, lodówka, nurnik białoskrzydły).

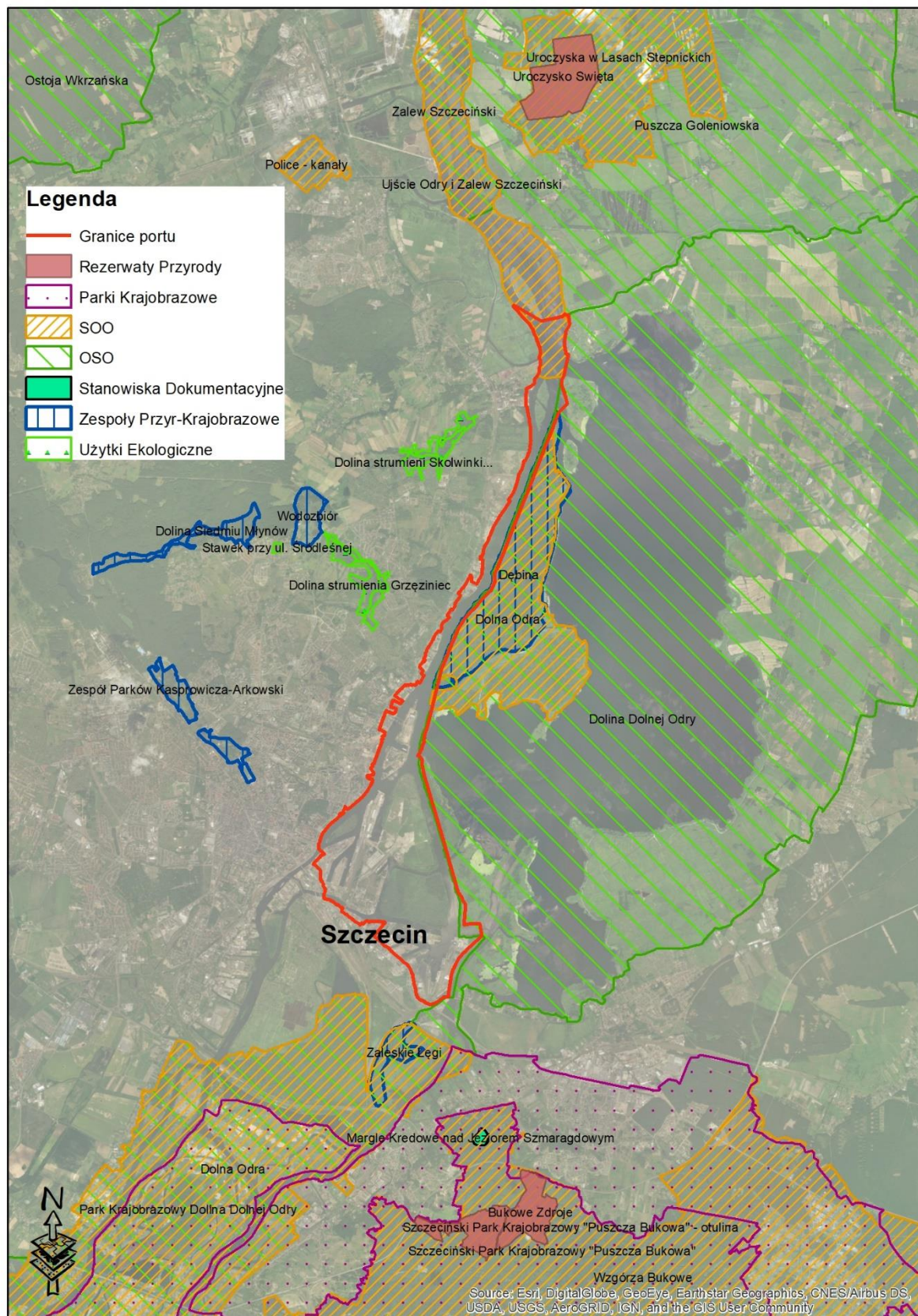
Za względu na unikatowość siedlisk nadmorskich polskie wybrzeże stanowi strefę objętą licznymi i różnorodnymi formami ochrony przyrody.

Rysunek 5.4 Obszary chronione wzdłuż polskiego wybrzeża

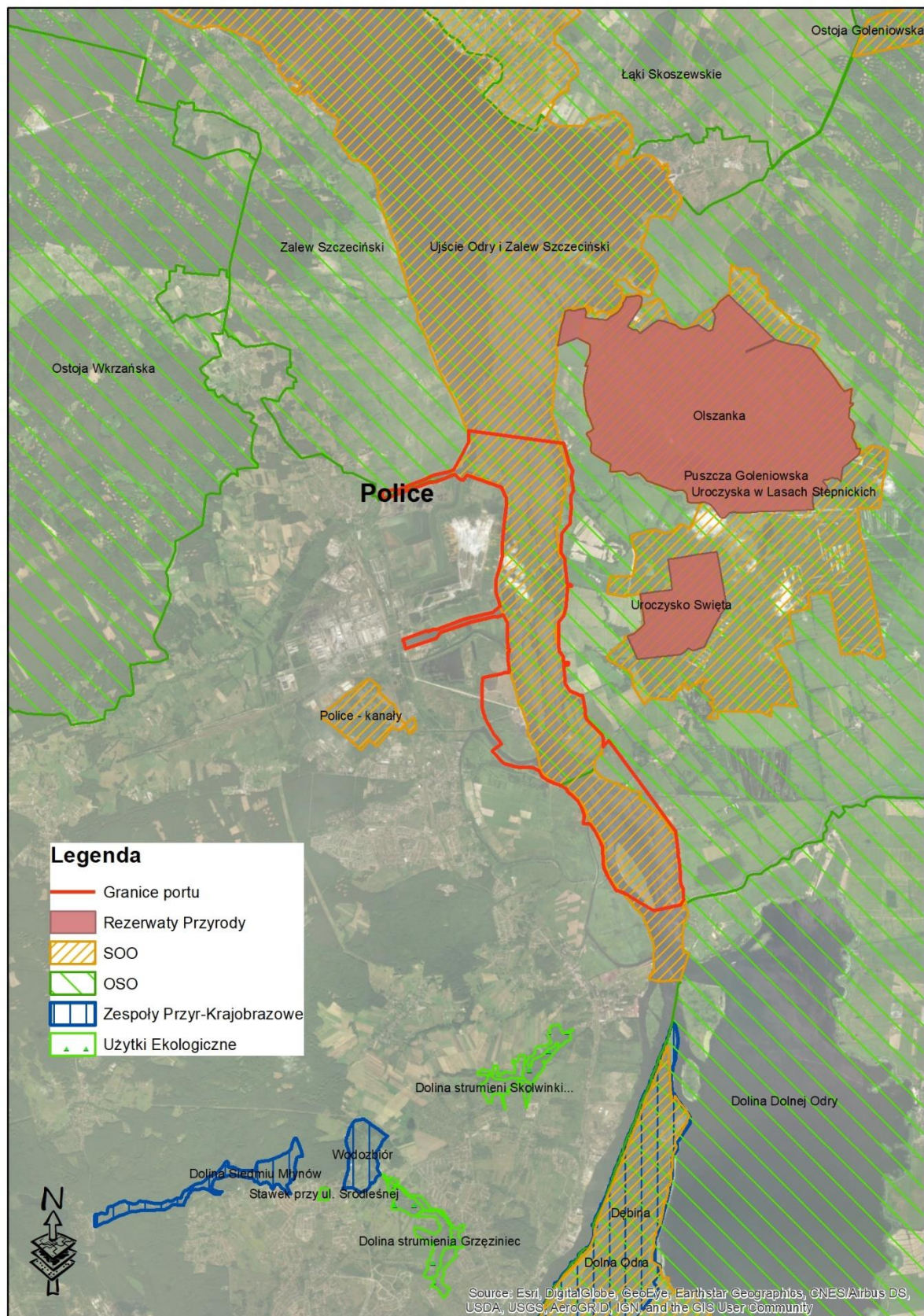


W przypadku 4 portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz 5 portów regionalnych szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju – Elbląg, Kołobrzeg, Police, Ustka, Darłowo zamieszczono poniżej rysunki obrazujące lokalizację poszczególnych portów na tle obszarów chronionych.

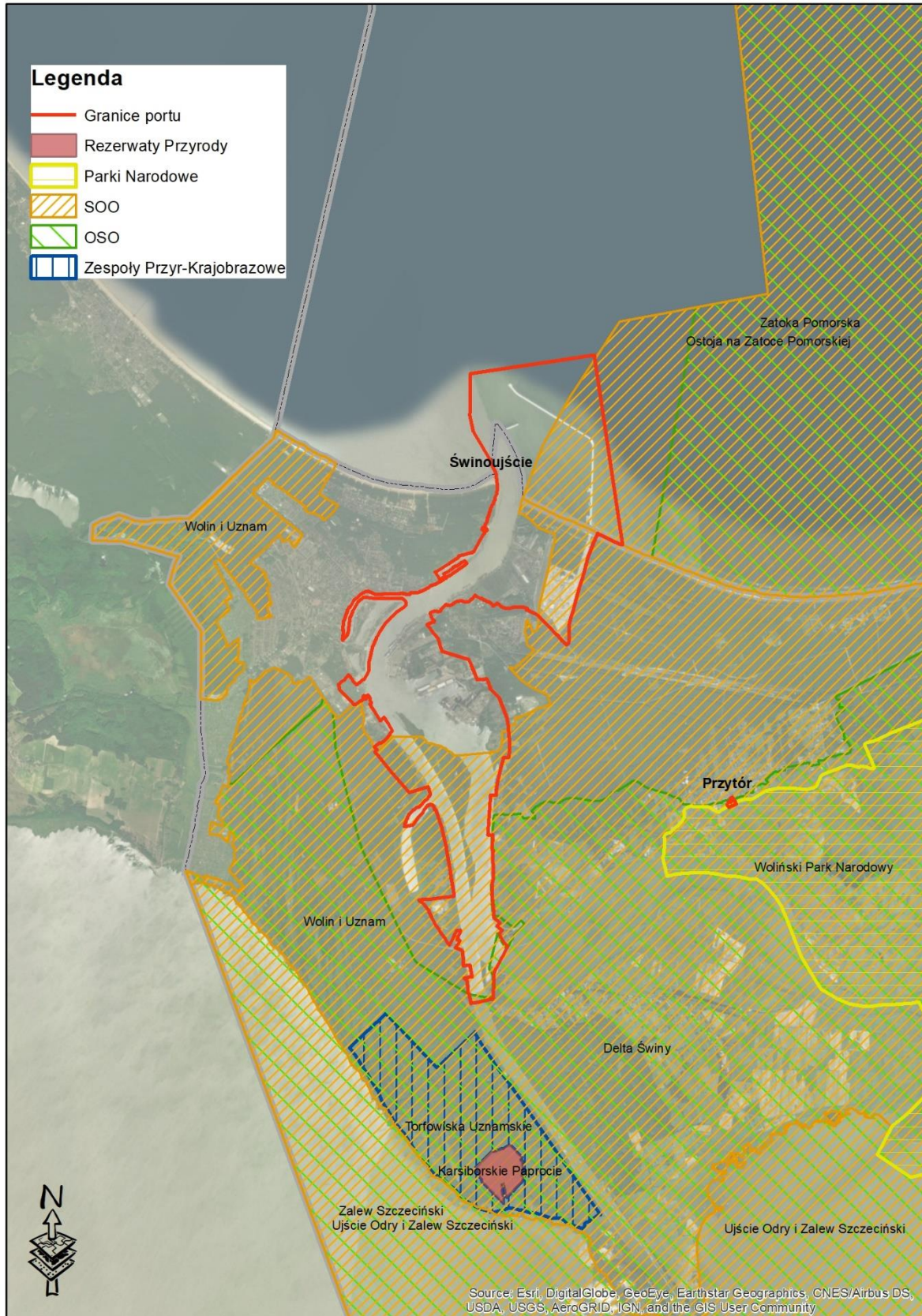
Rysunek 5.5 Obszary chronione w rejonie Portu Szczecin



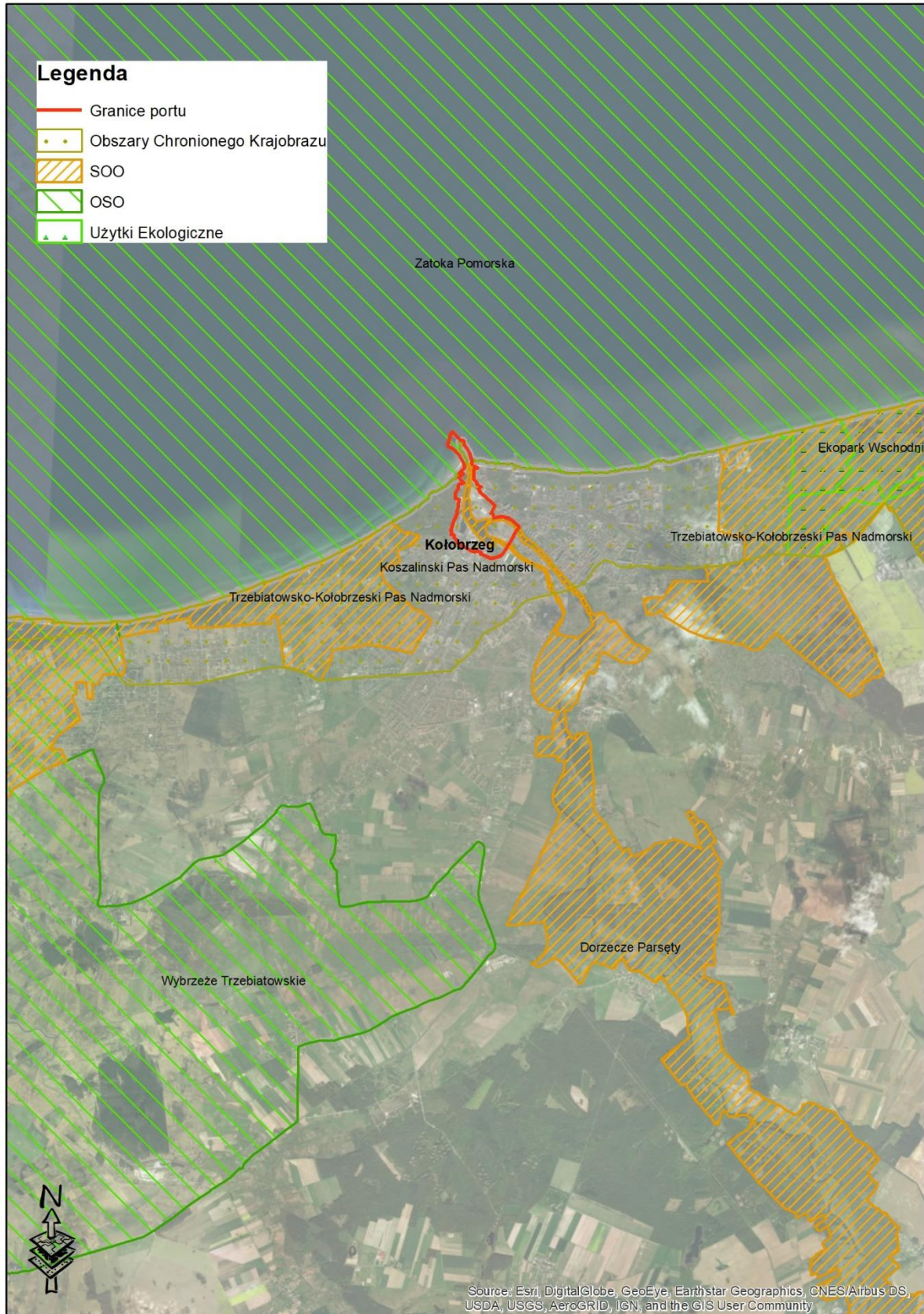
Rysunek 5.6 Obszary chronione w rejonie Portu Police



Rysunek 5.7 Obszary chronione w rejonie Portu Świnoujście



Rysunek 5.8 Obszary chronione w rejonie Portu Kołobrzeg



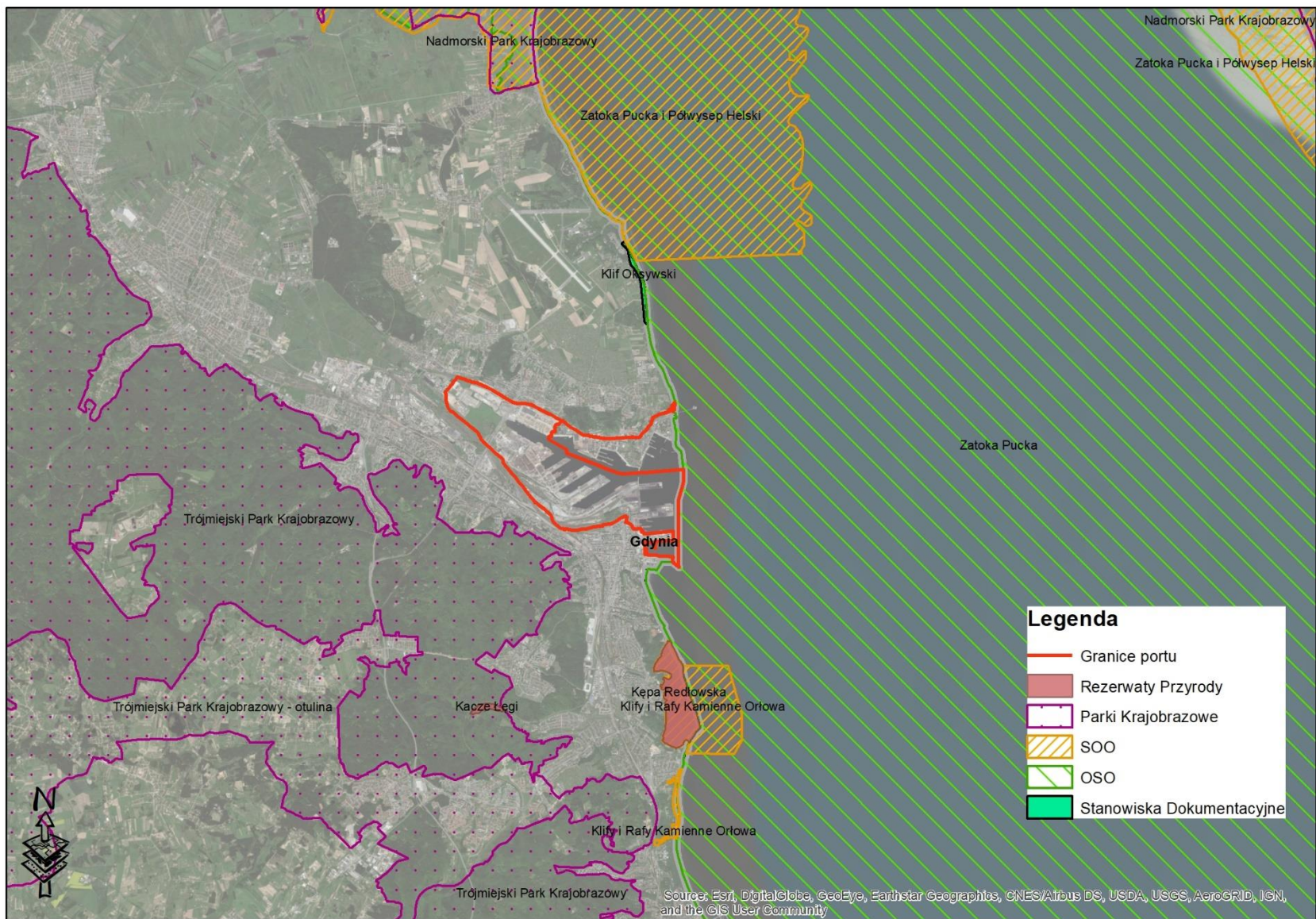
Rysunek 5.9 Obszary chronione w rejonie Portu Ustka



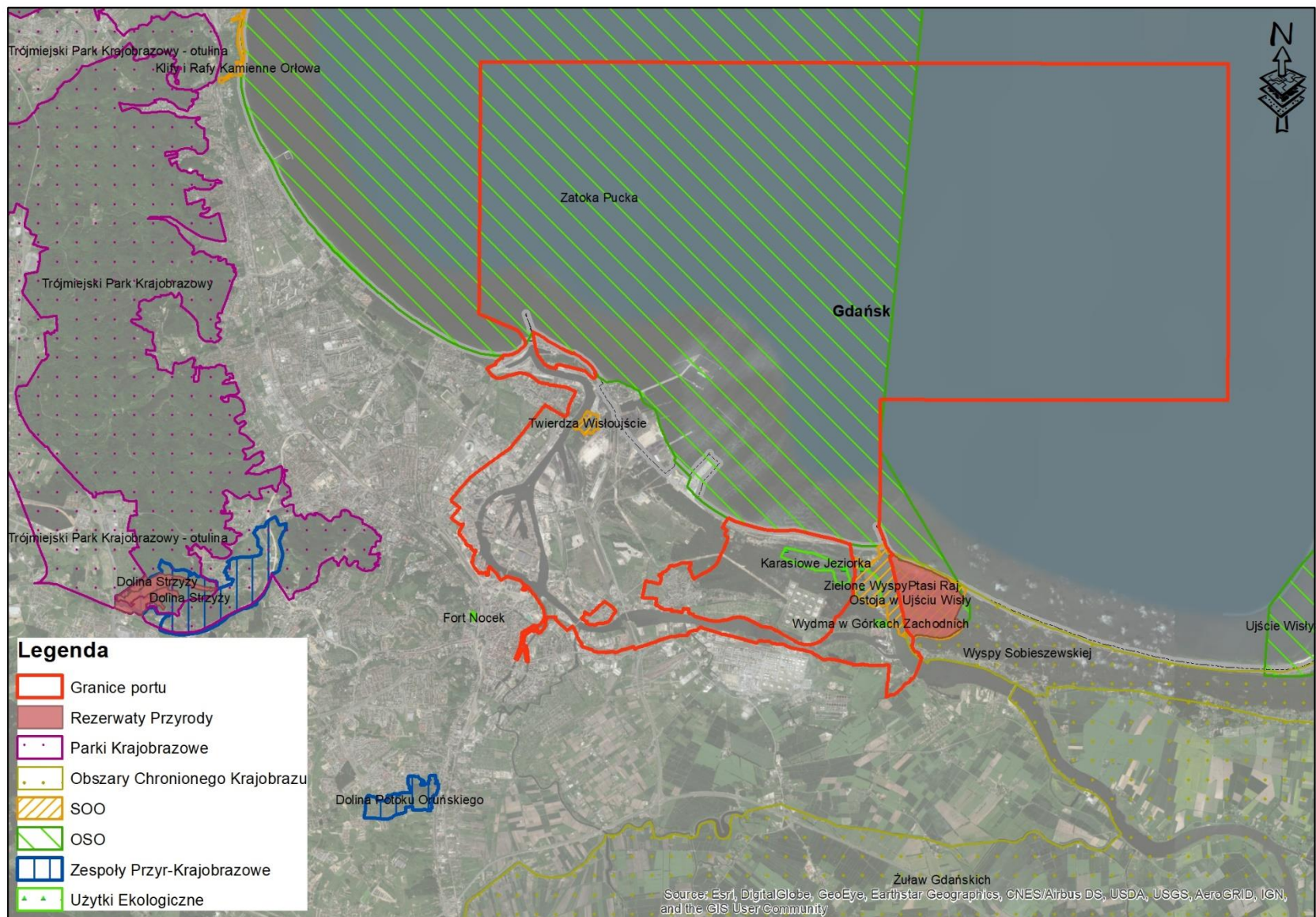
Rysunek 5.10 Obszary chronione w rejonie Portu Darłowo



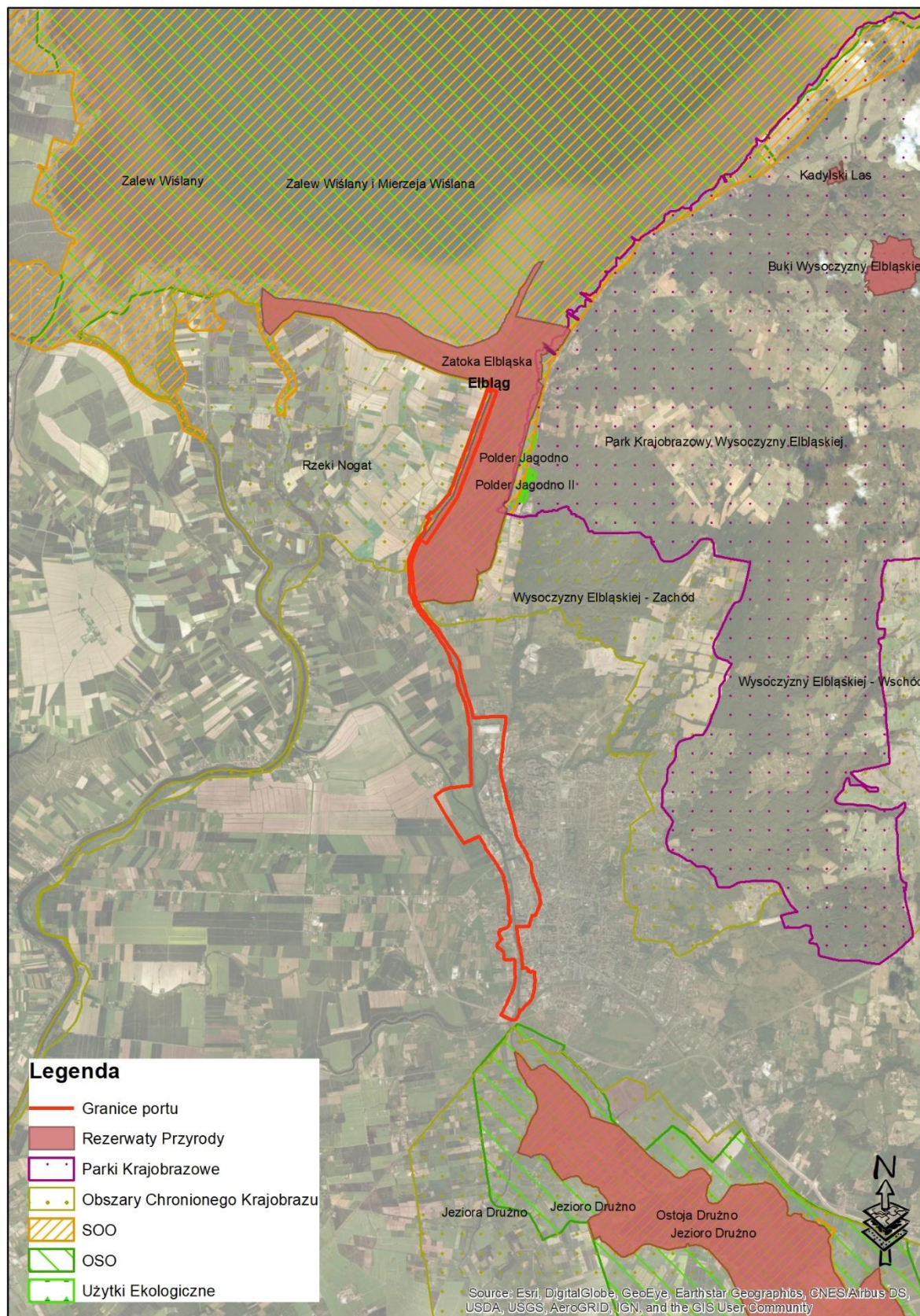
Rysunek 5.11 Obszary chronione w rejonie Portu Gdynia



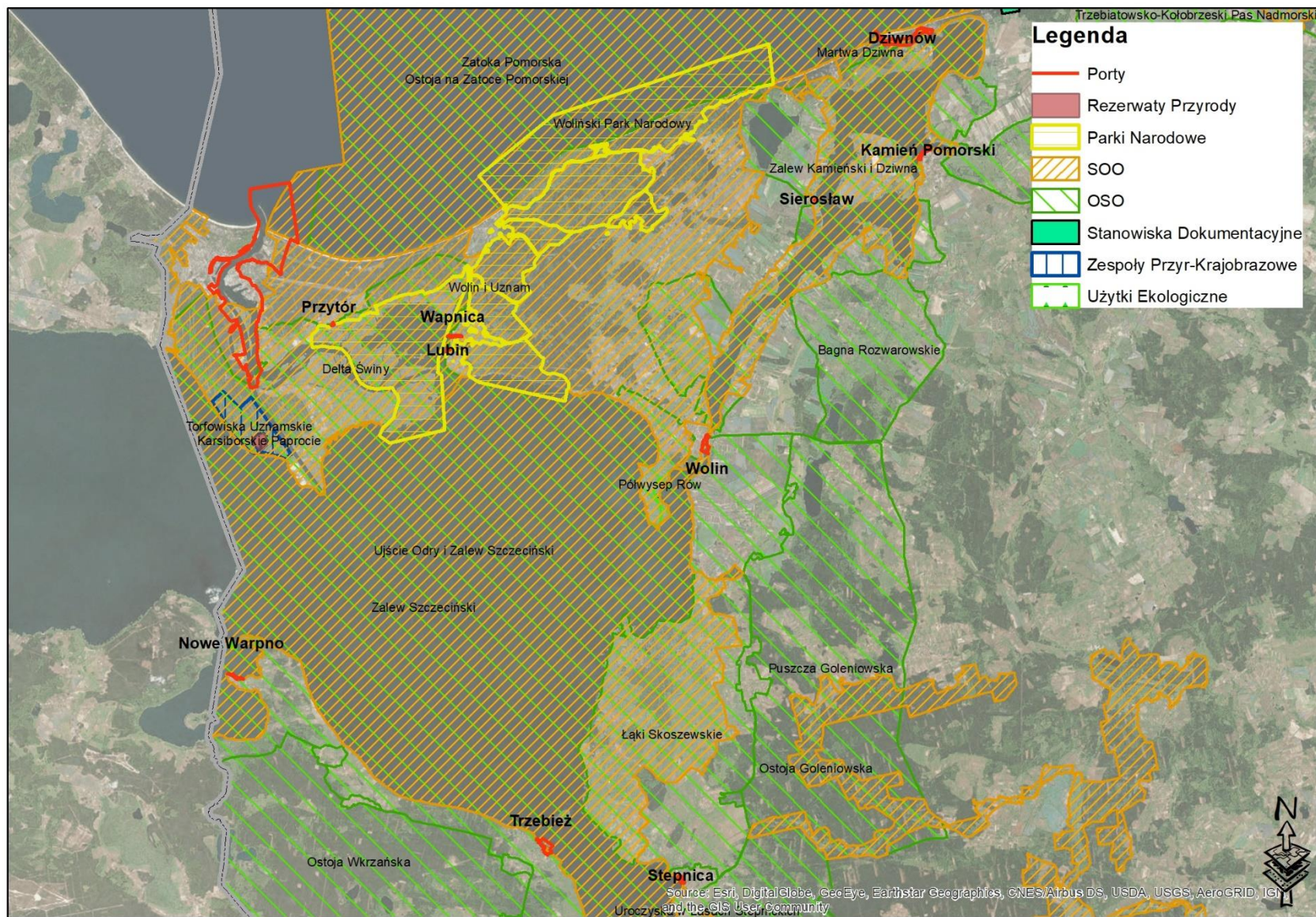
Rysunek 5.12 Obszary chronione w rejonie Portu Gdańsk



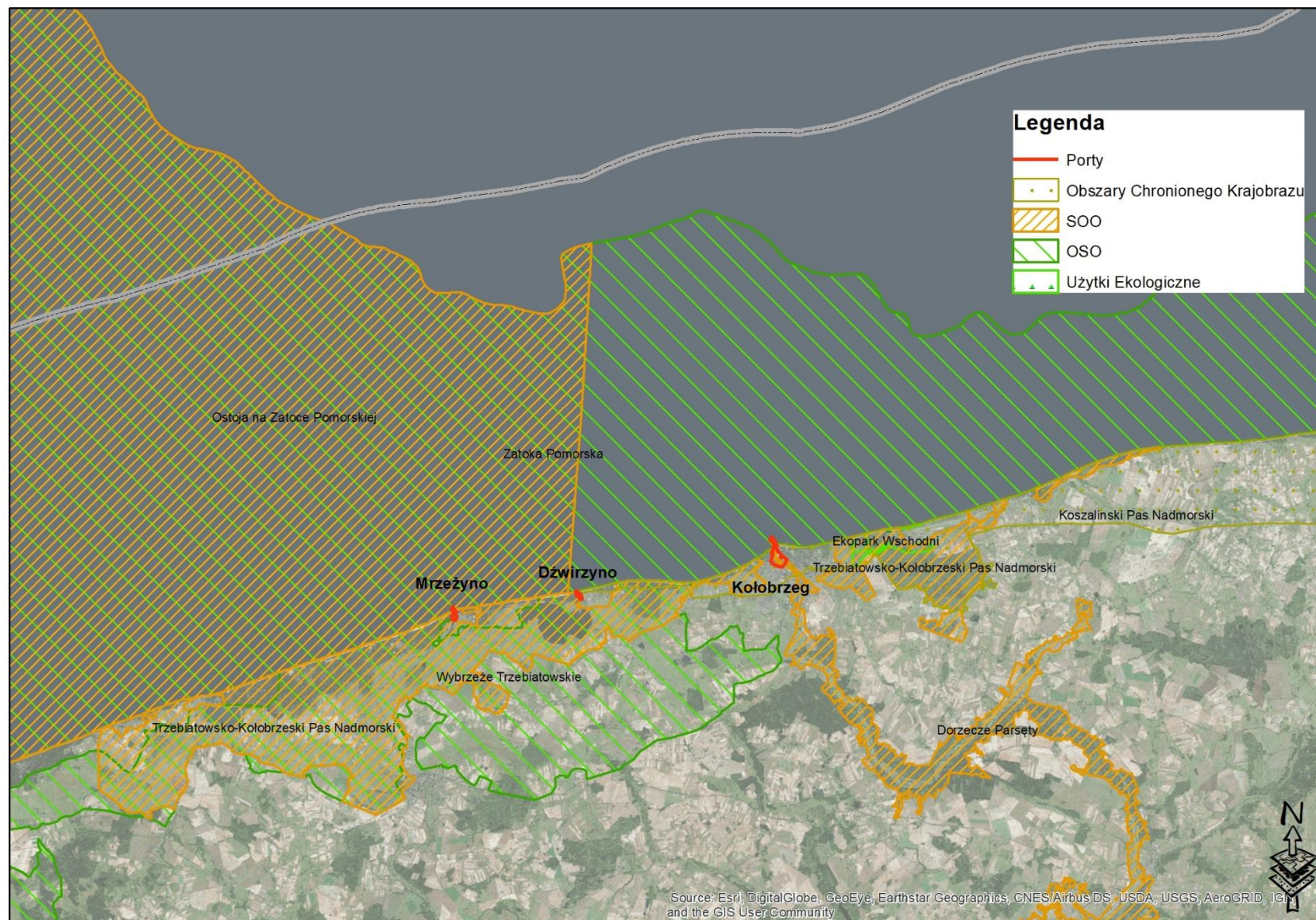
Rysunek 5.13 Obszary chronione w rejonie Portu Elbląg



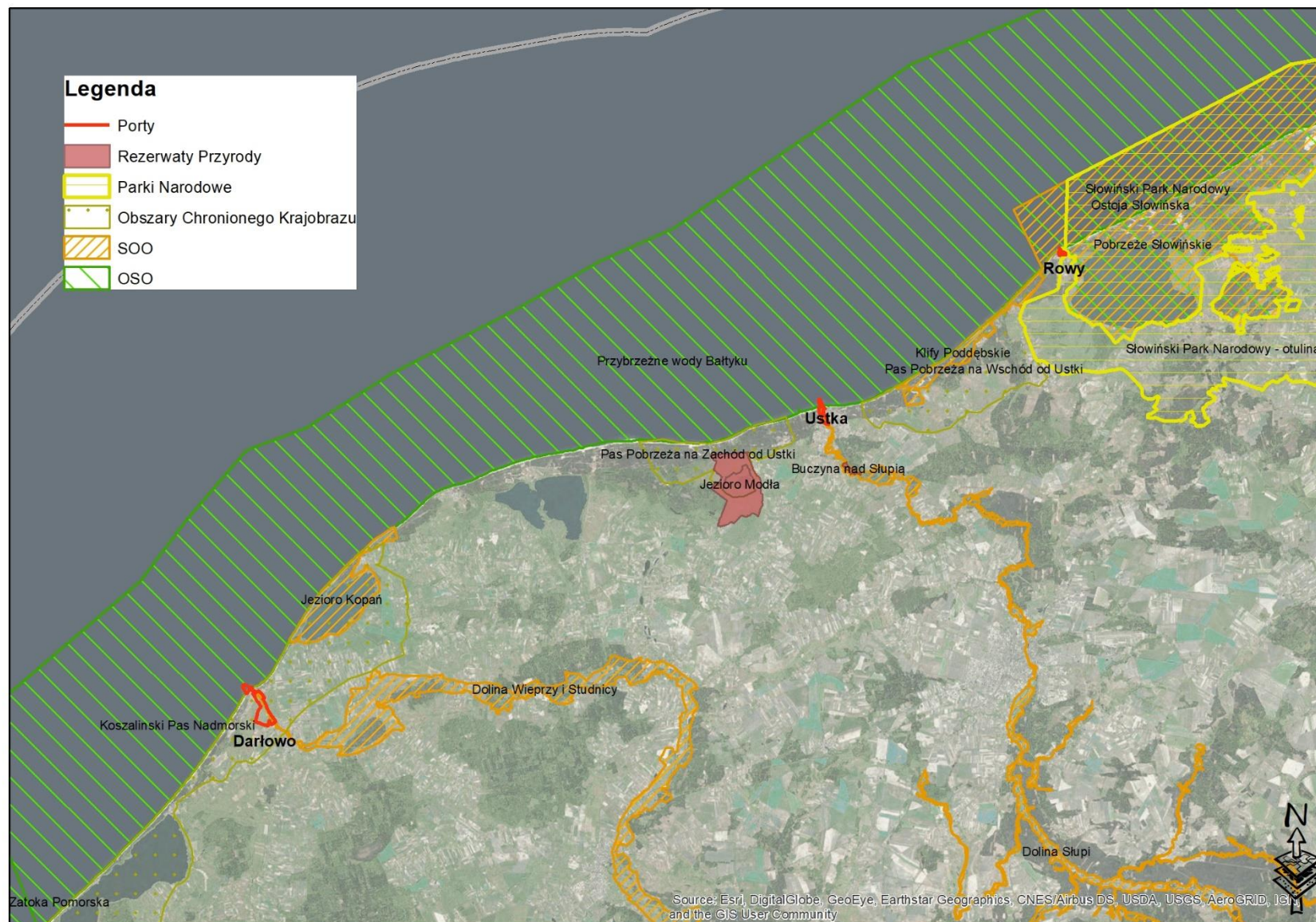
Rysunek 5.14 Pozostałe porty w rejonie Zalewu Szczecińskiego na tle obszarów chronionych



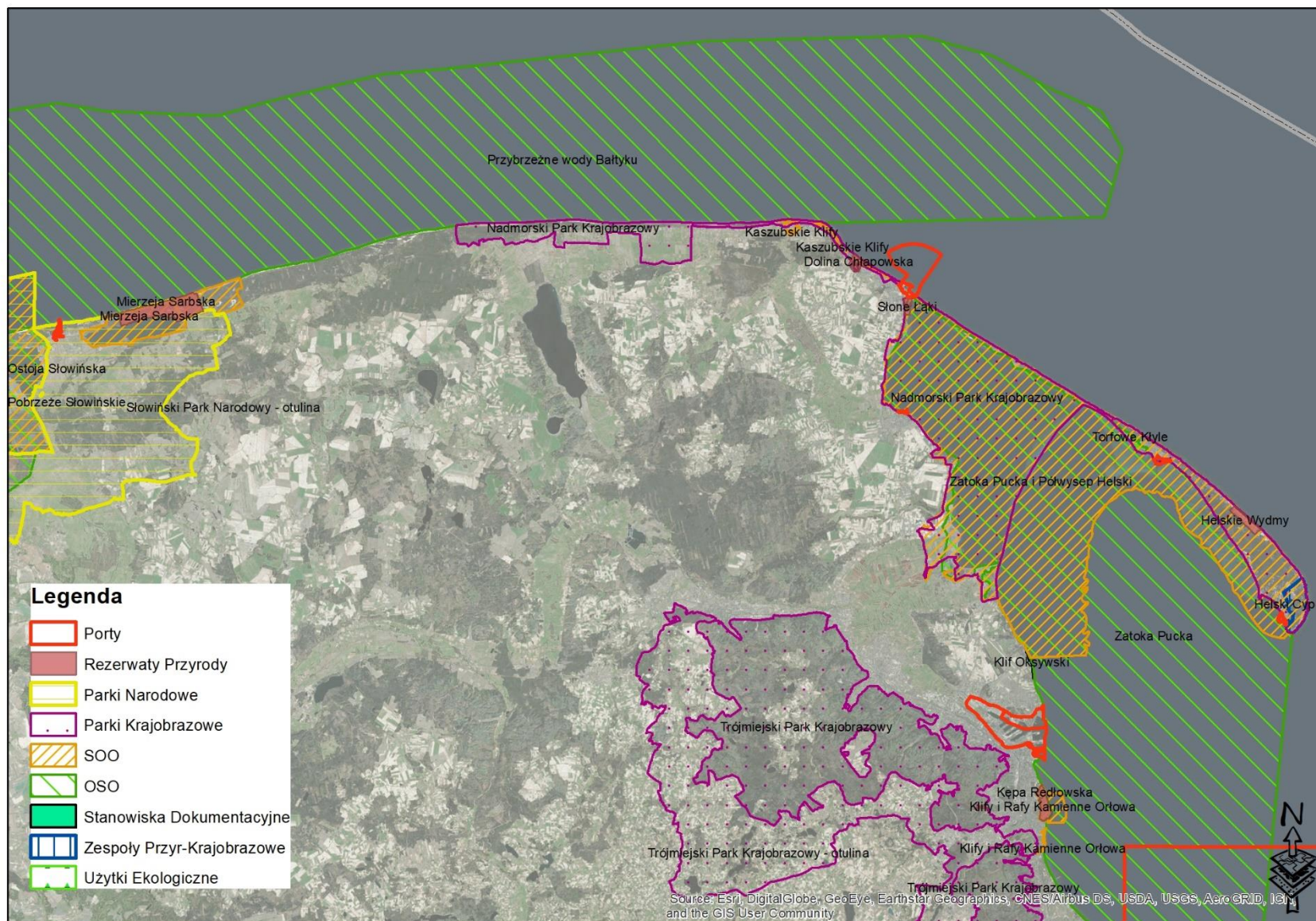
Rysunek 5.15 Pozostałe porty Zatoki Pomorskiej na tle obszarów chronionych



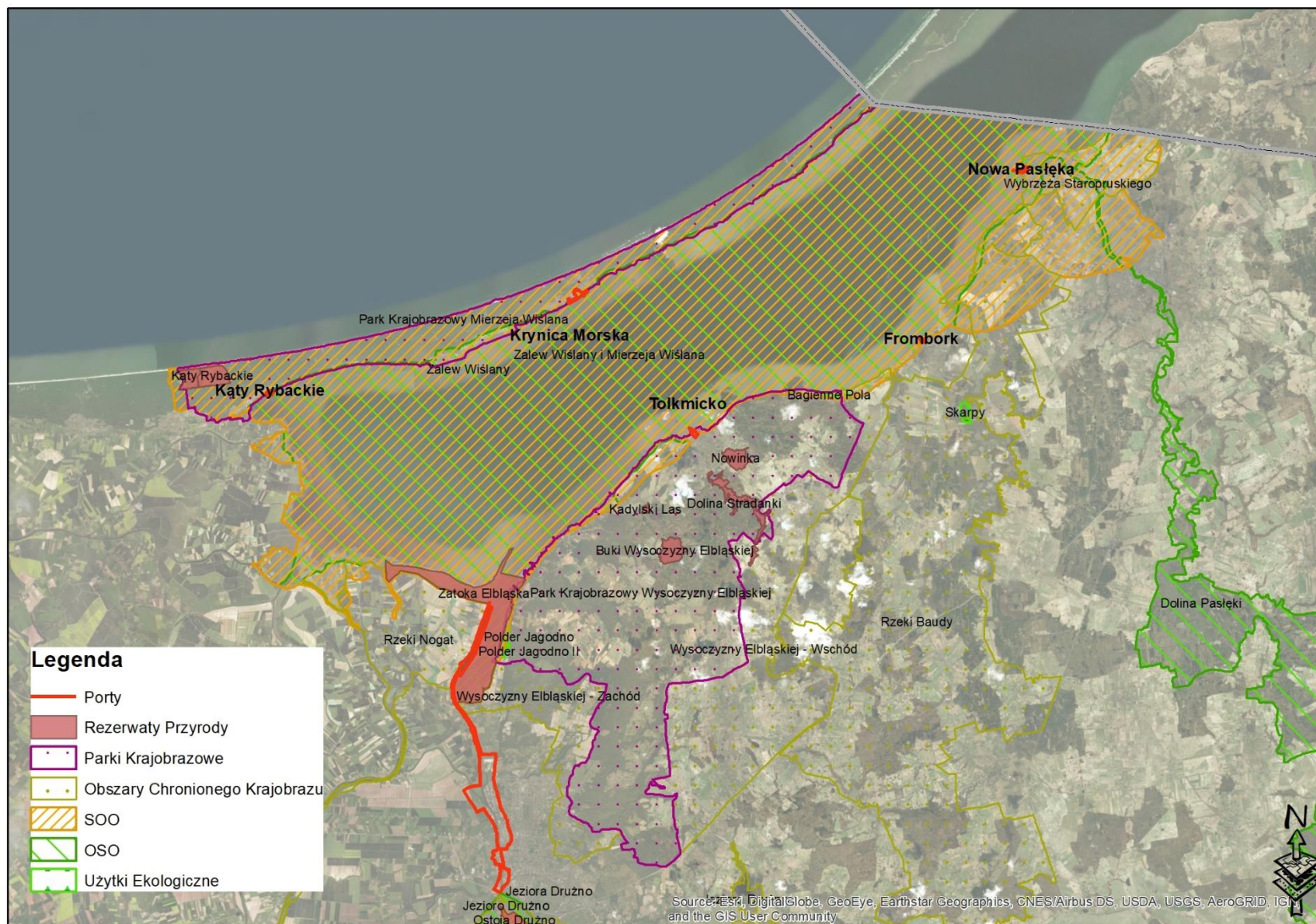
Rysunek 5.16 Pozostałe porty centralnej części wybrzeża na tle obszarów chronionych



Rysunek 5.17 Pozostałe porty centralnej części wybrzeża i Mierzei Helskiej na tle obszarów chronionych



Rysunek 5.18 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 Wiślujście	
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 Natura 2000 sąsiadujące z portami (do 5 km od portu), dla których Program definiuje szczegółowo działania inwestycyjne

Port	Typ obszaru	
	SOO	OSO
Szczecin	PLH320020 Wzgórza Bukowe	PLB320009 Zalew Szczeciński
	PLH320033 Uroczyska w Lasach Stępińskich	
	PLH320015 Police-Kanały	

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-Kołobrzegi 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	
Stepnica	PLH320033 Uroczyska w Lasach Stepnickich	PLB320012 Puszcza Goleniowska
	PLH320012 Ostoja Goleniowska	PLB320007 Łąki Skoszewskie

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

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

Bardziej szczegółowe analizy, w tym obejmujące cele i przedmioty ochrony obszarów chronionych przeprowadzono dla tych spośród portów morskich, dla których Program wskazuje na konieczność realizacji konkretnych inwestycji (rozdz. 7.5). Dotyczą one w większości oceny wpływu planowanych inwestycji na obszary Natura 2000 oraz na jeden rezerwat przyrody, gdyż w tych przypadkach przewiduje się potencjalne kolizje z przedmiotami ochrony. Pozostałe porty i przystanie, do których odnoszą się ogólne zapisy priorytetów inwestycyjnych zostały ocenione w macierzach w odniesieniu do typów inwestycji (rozdz. 7.2).

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, ostrygojad, 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 Oślonina 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 Wiślaną. 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 Pastęki 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. 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 płacami 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-ładowym 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 bielaczek.

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 Dziwną 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 białoczelnej, 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 ksyłka.

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.

PLB320007 Łąki Skoszewskie

Obszar położony na wschód od Zalewu Szczecińskiego, pomiędzy Zalewem a Puszcą Goleniowską. Obejmuje on rozległy teren bagnistych łąk, pocięty licznymi drobnymi kanałami i rowami. Na tych terenach występują znaczne złoża torfów, w przeszłości eksploatowane na potrzeby lokalne. Zaprowadzenie na torfowiskach melioracji spowodowało wykształcenie znacznych powierzchni użytków zielonych, ekstensywnie koszonych. Południowo-wschodnia część obszaru to fragment terenów leśnych Puszczy Goleniowskiej.

Obszar stanowi ważną ostoję ptasią o randze krajowej, gdzie stwierdzono występowanie 39 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, a 8 z nich to przedmioty ochrony (wodniczka, zimorodek, derkacz, bielik, kania czarna i ruda, kulik wielki, kropiatka. Warunki hydrologiczne umożliwiają wykształcenie się zmiennowilgotnych łąk trzęślicowych. W bardzo dobrze rozwiniętej sieci kanałów i rowów melioracyjnych występują liczne gatunki ryb.

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 gładowisk. W centralnej części akwenu znajduje się wypłylenie – ławica

Odrzańska. Ostoja pełni istotną rolę dla kilkunastu gatunków ptaków wodnych (m.in. perkoz dwuczuby, perkoz rdzawoszyi, perkoz rogaty, bielaczek, nurnik, uhlą), 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 psamofilnych 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 Rąfy" 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 źródłkowymi, 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 źródliskowych. Negatywny wpływ na obszar może mieć również nieuporządkowana gospodarka wodno-ściekowa, pobór wód źródliskowych 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 Sulęcyna 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 łągów.

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 wydmowy 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 oligotroficznych 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 Rify 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 obrosnięte 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 wydm 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 intensywne 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 łąkowe 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 grązela drobnego oraz jedyne na Pomorzu stanowiska ślodziennicy 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 – Hydrierwerke Pölitz. 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-Kołobrzeski 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 ugrupowaniami organizmów psammofilnych oraz pasami kidziny, inicjalne stadia wydmy 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 zaśmiecianie. 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 przy morskich 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 wydrami 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 eutroficznymi, 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 Puszcza 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, łąki 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 eutroficznymi i dystroficznymi, 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.

PLH320013 Ostoja Goleniowska

Puszcza Goleniowska to duży kompleks lasów gospodarczych o wysokiej wartości przyrodniczej. Cechą charakterystyczną jest to, że na siedliskach bagiennych i torfowiskowych są zbliżone składem gatunkowym do roślinności potencjalnej. Ostoja obejmuje najcenniejsze fragmenty Puszczy Goleniowskiej, związane z rzekami i rynnami subglacjalnymi z licznymi oczkami torfowisk wysokich i przejściowych oraz śródleśnymi zbiornikami dystroficznymi i eutroficznymi. Krajobraz uzupełniają śródleśne, wilgotne łąki. Chronionych jest tu 15 rodzajów siedlisk z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, w tym 4 priorytetowe. Występuje tu też 7 gatunków z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej. Na uwagę zasługuje liczne występowanie traszki grzebieniastej, zalotki większej, czerwończyka nieparka i nieliczne występowanie czerwończyka fioletka.

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 łęgowe, 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 ławy, rozległe żwirowiska i głazowiska. W centralnej części obszaru położone jest duże wypłylenie zwane Ławicą Odrzańską. Ostoja stanowi kluczowy obszar dla ochrony piaszczystych ławic 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. Projekt Programu nie przewiduje konkretnych działań inwestycyjnych do realizacji w portach wymienionych w poniższej tabeli. 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, wydmiami ruchomymi. Park obejmuje obszar położony na środkowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego pomiędzy Rowami a Łebą. Obszar parku obejmuje pas ruchomych wydm, odcięte od morza płytkie, lekko strome 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 reliktywnej 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 tym 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 spotykany łoś, jeleni,

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. Z tego względu bardziej szczegółowo omówiono kwestię przewidywanego wpływu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – inwestycji planowanej w połączeniu z rozwojem Portu Elbląg, na walory przyrodnicze rezerwatu Zatoka Elbląska. W przypadku pozostałych rezerwatów ich odległość od planowanych inwestycji lub charakter planowanych działań inwestycyjnych sprawiają, że na tym etapie nie prognozuje się zagrożeń dla chronionych wartości przyrodniczych.

Tabela 8 Rezerваты przyrody w otoczeniu portów morskich

Port	Lokalizacja rezerwatu względem portu		
	Rezerwat w granicach portu	Rezerwat graniczny/sąsiaduje z portem	Rezerwat w promieniu 5 km
Szczecin			Bukowe zdroje
			Uroczysko Święta
			Zdroje
Police		Uroczysko Święta	
		Olszanka	
Stepnica			Olszanka
Trzebież			Białodrzew Kopicki
Świnoujście			Karsiborskie Paprocie
Świnoujście - Karsibór			Karsiborskie Paprocie
Mrzeżyno			Nadmorski Bór Bażynowy w Mrzeżynie
			Roby
Ustka			Jezioro Modła
			Buczyna nad Słupią
Łeba			Mierzeja Sarbska
Władysławowo		Słone 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
			Kadyński Las
			Buki Wysoczyzny Elbląskiej
Pasłęka			Cielętnik

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 tysek. 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 żegluga 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 lęgowisko 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 wydymowa.

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 wilczełyko.

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 zainwestowanego 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 Bukowe Zdroje im. Profesora Tadeusza Dominika

Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie ze względów przyrodniczych, naukowych i dydaktycznych cech i procesów naturalnych dla wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi oraz estetycznymi kompleksu buczyn, łęgów i olsów, kształtującego się w warunkach dużego urozmaicenia rzeźby terenu i warunków siedliskowych.

Rezerwat Przyrody Zdroje

Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie stanowiska odnawiającego się cisa pospolitego *Taxus baccata* w granicach jego zasięgu geograficznego.

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 łągu wiązowego z wieloma drzewami pomnikowymi.

Rezerwat Przyrody Dolina Strzyży

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

Rezerwat Przyrody Kąty Rybackie

Celem ochrony jest zachowanie miejsc lęgowych 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 żywej buczyny niżowej *Galio odorati-Fagetum* oraz fragmentu zespołu grądu subatlantyckiego *Stellario holosteeae-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 występują 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. W związku z tym, że projekt Programu nie przewiduje realizacji konkretnych inwestycji w granicach portów morskich w Helu, Jastarni, Krynicy Morskiej, Kątów Rybackich, Tolkmicka, to ocenę wpływu wykonano na poziomie ogólnym w ramach analiz zawartych w rozdz. 7.2.

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			Trójmiejski PK
Krynica Morska	Mierzeja Wiślana		
Kąty Rybackie	Mierzeja Wiślana		
Elbląg			PK Wysoczyzny Elbląskiej
Tolkmicko	PK Wysoczyzny Elbląskiej		
Frombork			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: wierzchwinową i krawędziową. Strefa wierzchwinowa 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 łąkowych 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 łąkowych, zimujących i przelotnych gatunków wodno-błotnych. Teren Parku ma bogato rozwiniętą sieć hydrograficzną, na którą składają się Odra Zachodnia wpadająca przez Rostokę 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 łąkowe 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 łąkowych 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 kajakarstwo, żeglarstwo i wędkarstwo, a także turystykę pieszą i rowerową. Z uwagi na status ochronny, 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 połacie 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

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

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, Stołczyńki i Żółwinki
			Dolina strumienia Grężiniec
			Stawek przy ul. Śródleśnej
Police	-	-	Dolina strumieni Skolwinki, Stołczyńki i Żółwinki
Nowe Warpno	-	-	Półwysep Podgrodzie
			Łysa Wyspa
Wolin	-	-	Półwysep Rów
			Mokrzyckie Torfowisko
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

Port	Lokalizacja obszaru względem portu		
	Obszar w granicach portu	Obszar graniczny/sąsiaduje z portem	Obszar w promieniu 5 km
Tolknicko	-	-	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 graniczny/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 graniczny/sąsiaduje z portem	Obszar w promieniu 5 km
Szczecin	-	Dębina	Wodozbiór
		Zaleskie Łęgi	Dolina Siedmiu Młynów
			Zespół Parków Kasprowicza-Arkoński
Police	-	-	Dębina
Trzebież	-	-	Krzewina
Świnoujście	-	Torfowiska Uznamskie	-
Ustka	-	Ostoja Łabędzi	-
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 Rostoka Odrzańska.

Wzdłuż wybrzeża Bałtyku przebiega atlantycki szlak migracyjny ptaków, prowadzący na kierunku NE - W. W tym pasie migracja ptaków jest bardziej intensywna niż nad resztą Polski. Przyjmuje się, że ptaki poruszają się przeważnie w pasie do około 3 km od linii brzegowej. Wzdłuż wybrzeża zlokalizowane są tereny o korzystnych uwarunkowaniach przyrodniczych dla pełnienia funkcji ostoja na trasie wędrówki. Dolina Dolnej Odry, Zalew Szczeciński, Zalew Kamień i Dziwna, Delta Świny, Zatoka Pucka, Ujście Wisły, Zalew Wiślany to

obszary znaczących koncentracji ptaków, szczególnie w trakcie wędrówek wiosennych (III-V) i jesiennych (IX-XI), ale również w okresie zimowania (XII-II).

5.6. Wody powierzchniowe i zagrożenie powodziowe

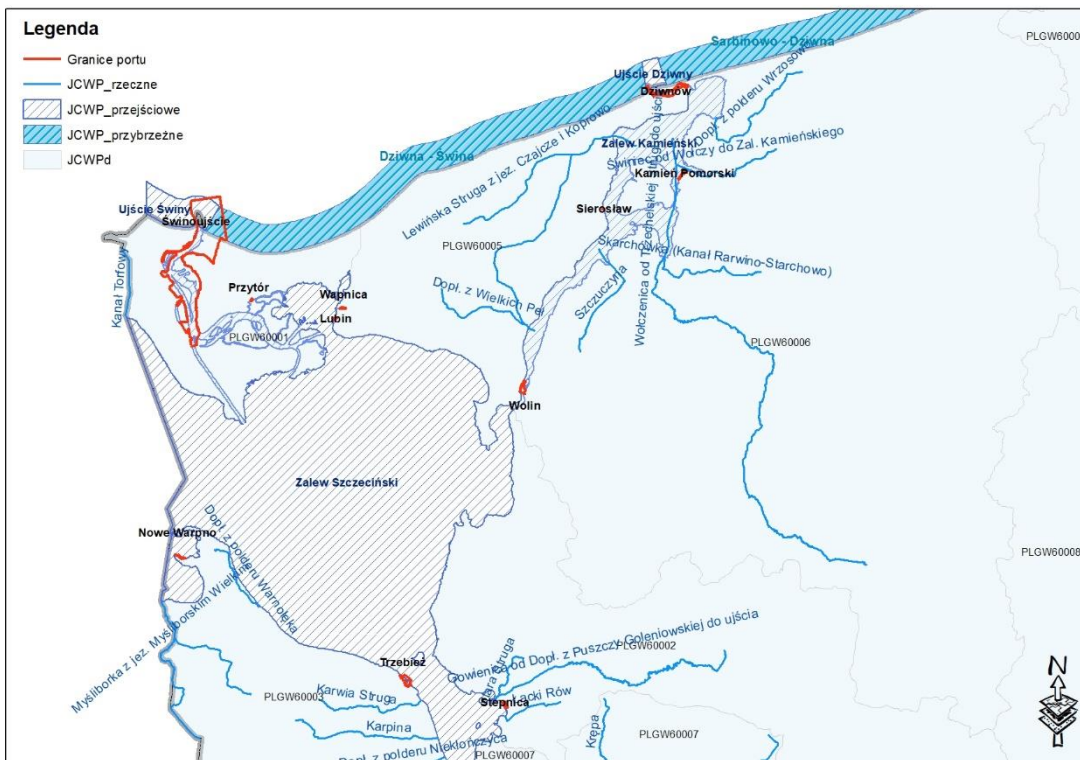
5.6.1. Wody powierzchniowe, w tym stan jednolitych części wód powierzchniowych

Obszar zlewiska Morza Bałtyckiego obejmuje powierzchnię 1 721 233 km². Powierzchnia samego Bałtyku wraz z Kattegatem wynosi ok. 415 266 km². Linia brzegowa Bałtyku ma długość ok. 8100 km, z czego długość wybrzeża wynosi 770 km (z Zalewem Szczecińskim i Zalewem Wiślanym).

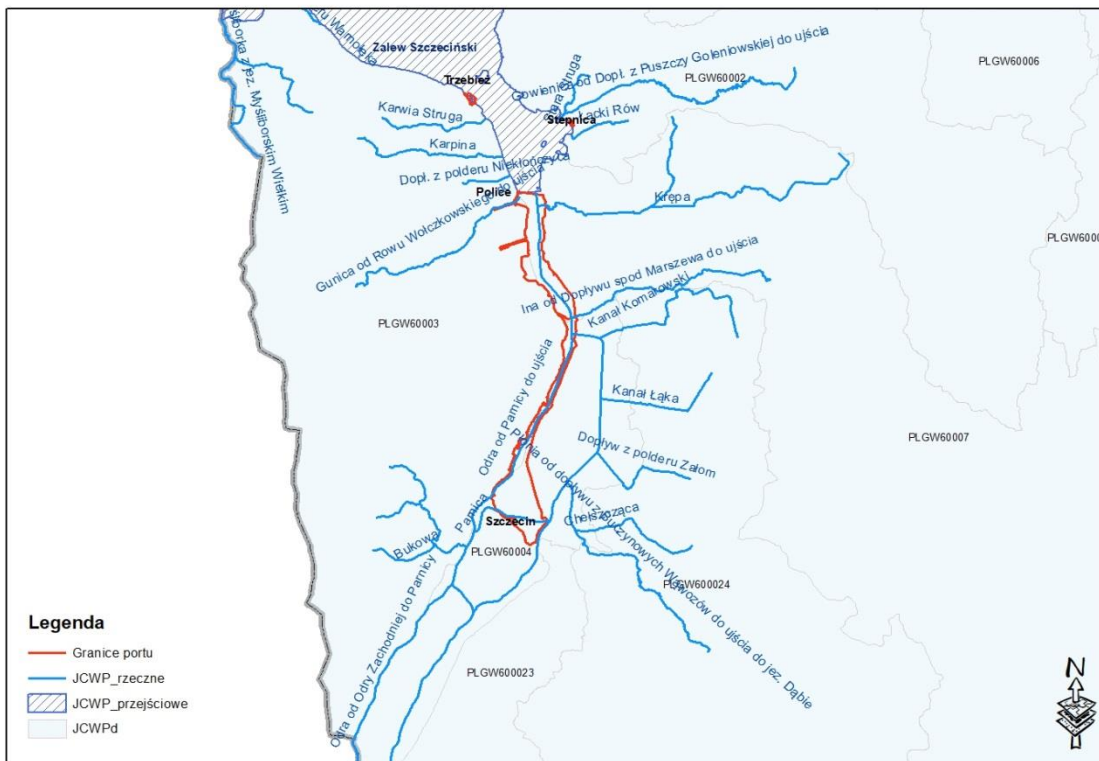
Obszar analiz PRPPM znajduje się w zasięgu Regionów Wodnych:

- 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 Pasłękę. 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 5.19 JCWP w rejonie Zalewu Szczecińskiego



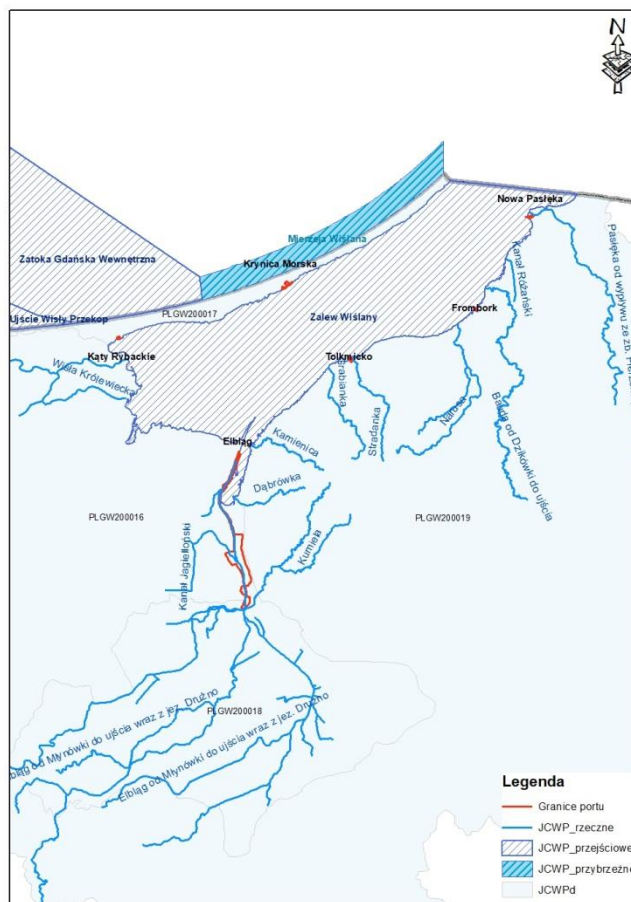
Rysunek 5.20 JCWP w rejonie Portu Szczecin



Rysunek 5.24 JCWP w rejonie Mierzei Wiślanej



Rysunek 5.25 JCWP w rejonie Zalewu Wiślanego



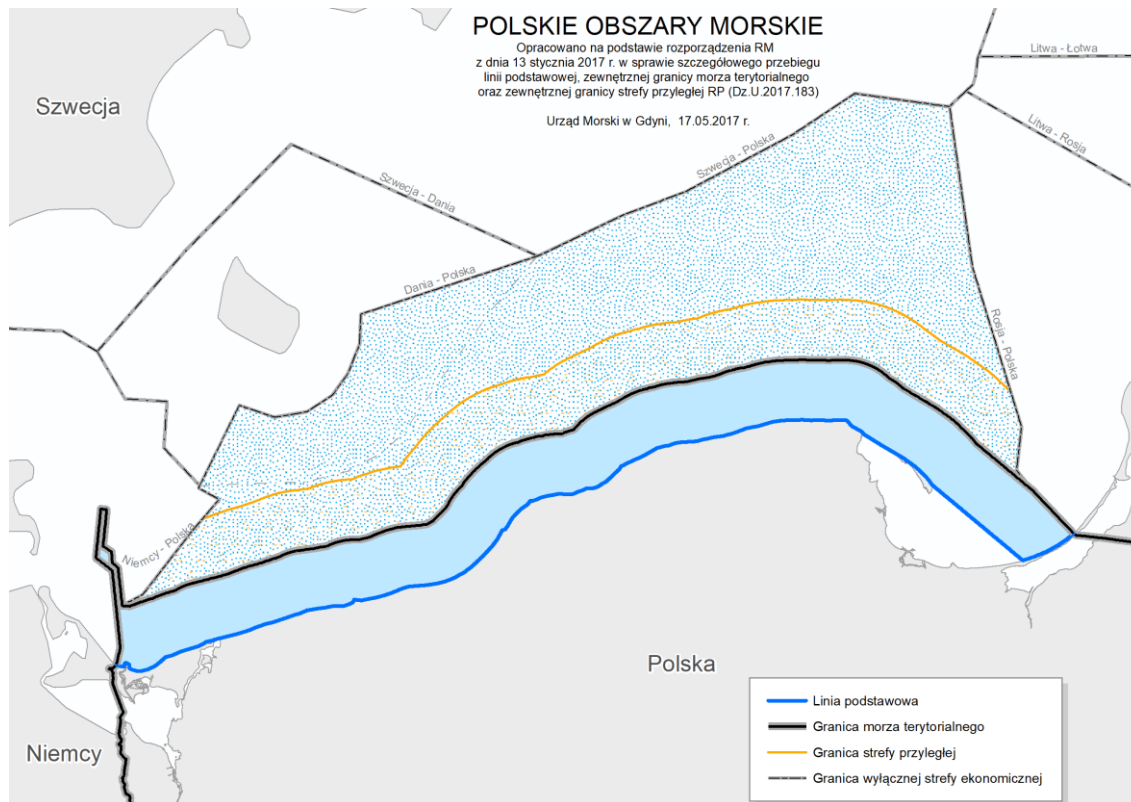
Polskie obszary morskie obejmują: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefę przyległą i wyłączną strefę ekonomiczną. W skład morskich wód wewnętrznych, o powierzchni około 2 005⁴ km², wchodzi: część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową morza terytorialnego; część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, znajdująca się na wschód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec, oraz rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin; część Zalewu Wiślanego znajdująca się na południowy zachód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tym Zalewie; wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego i wody znajdujące się pomiędzy linią brzegu morskiego ustaloną zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne a linią podstawową morza terytorialnego. Polskim morzem terytorialnym jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich liczonych od linii podstawowej morza, o łącznej powierzchni około 8 783⁵ km².

⁴ wg danych GUS – Polska 1918-2018.Historia Polski w liczbach. Tom 5, Warszawa 2018

⁵ wg danych <http://www.umgd.gov.pl>; wg danych GUS – Polska 1918-2018.Historia Polski w liczbach. Tom 5, Warszawa 2018 powierzchnia ta wynosi 8 783 km²

Do morza terytorialnego przylega określona przez umowy międzynarodowe wyłączna strefa ekonomiczna o łącznej powierzchni 22 595⁶ km².

Rysunek 5.26 *Polskie obszary morskie - granice*



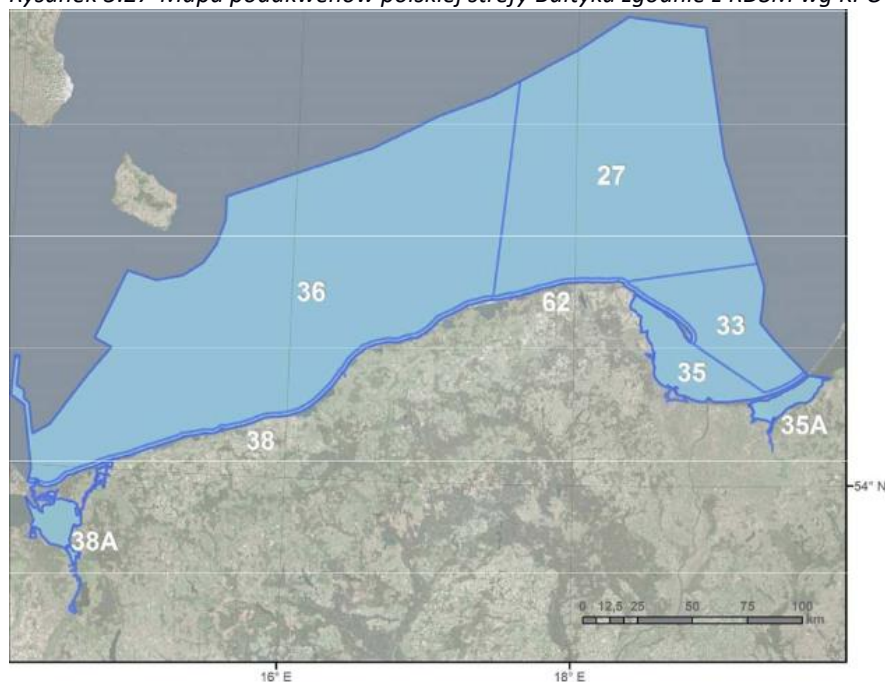
W obrębie polskich obszarów morskich wyodrębniono podakweny:

- 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.

⁶ wg danych <http://www.umgdy.gov.pl>

Rysunek 5.27 Mapa podakwenów polskiej strefy Bałtyku zgodnie z RDSM wg KPOWM



W obrębie polskiego obszaru morskiego wyodrębniono 9 JCWP przejściowych i 10 JCWP przybrzeżnych⁷. 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 Góra	PLCWIIWB4
Zalew Szczeciński	PLTWIWB8	Półwysep Hel	PLCWIIWB2
Ujście Świny	PLTWVWB	Mierzeja Wiślana	PLCWIIWB1
Zalew Wiślany	PLTWIWB	Port Władysławowo	PLCWIIWB3

Źródło: wg KPOWM.

⁷ 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 ²]	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 ²]	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 okrytozależnych (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 ⁸	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 2016⁹

⁸ Raport o stanie środowiska w woj. <http://www.wios.olsztyn.pl/>

⁹ 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 zatary lodowe oraz zasilanie wód rzecznych z topniejącego śniegu i lodu. Jako znaczące powódzie wskazano powódzie rzeczne (wg klasyfikacji polskiej: powódzie opadowe i roztopowe) oraz powódzie od strony morza (sztormowe)¹⁰. W Regionie DW wyznaczono 53 ONNP (Obszary Narazone na Niebezpieczeństwo Powodzi) o łącznej powierzchni 3 674 km², stanowiącej 10,5% powierzchni całego regionu, 2% powierzchni obszaru dorzecza Wisły (Rysunek 5.28). 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 5.28 ONNP w Regionie Dolnej Wisły



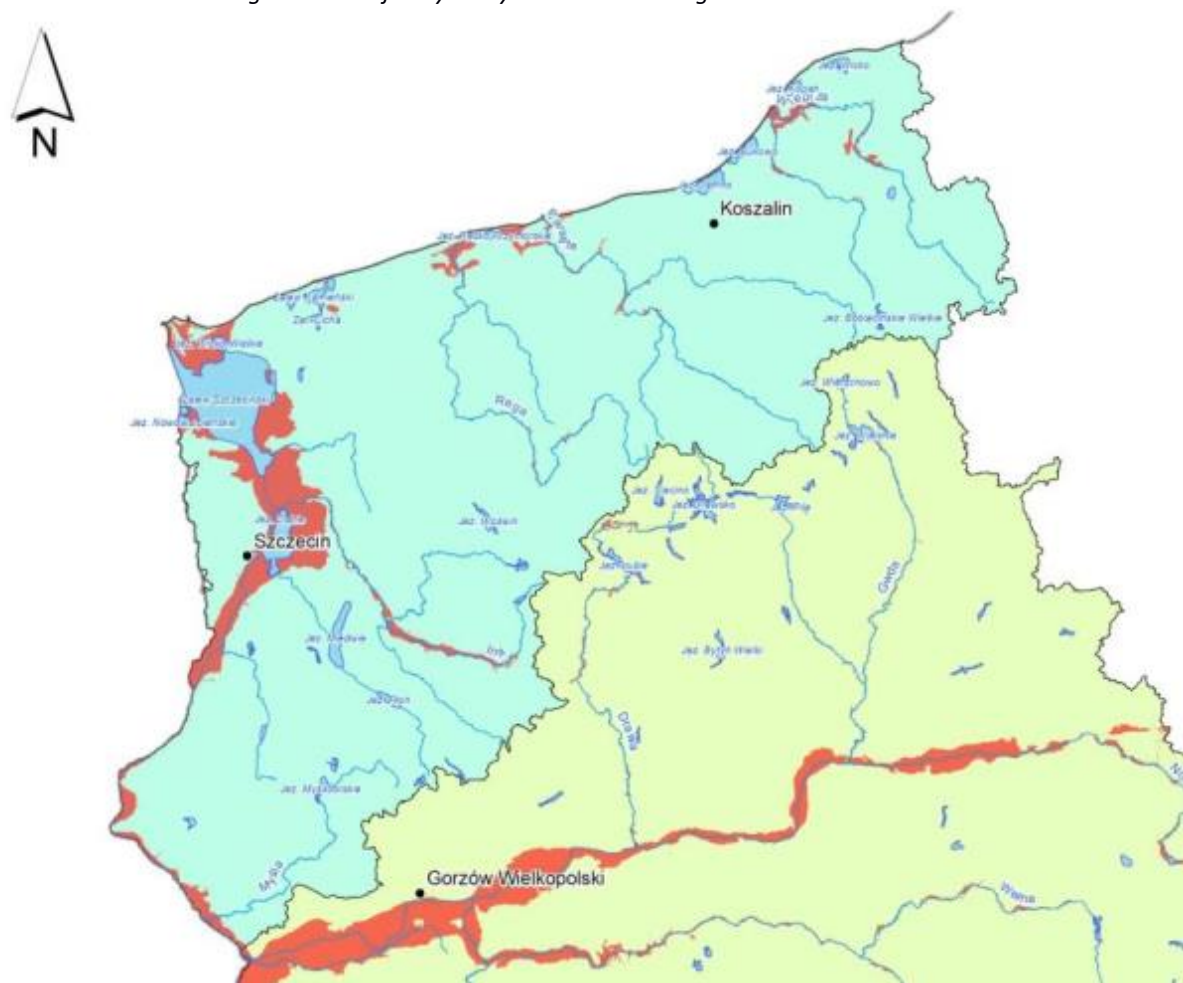
Źródło: PZPR dla dorzecza Wisły, 2016.

W przypadku regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego istotnym zagrożeniem są powódzie sztormowe (zjawisko cofki) oraz powódzie rzeczne, zatorowe. Szczególnie zagrożone są gminy: Boleszkowice, Mieszkowice, Cedynia, Chojna, Widuchowa, Gryfino, Goleniów, Dziwnów, Szczecin, Świnoujście, Nowe Warpno. W regionie wodnym wyznaczono 18 ONNP (Obszary Narazone na

¹⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły

Niebezpieczeństwo Powodzi) o łącznej powierzchni 1 384 km², stanowiącej niecałe 7 % całego regionu oraz 1,2 % obszaru dorzecza Odry¹¹.

Rysunek 5.29 ONNP w regionie Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego



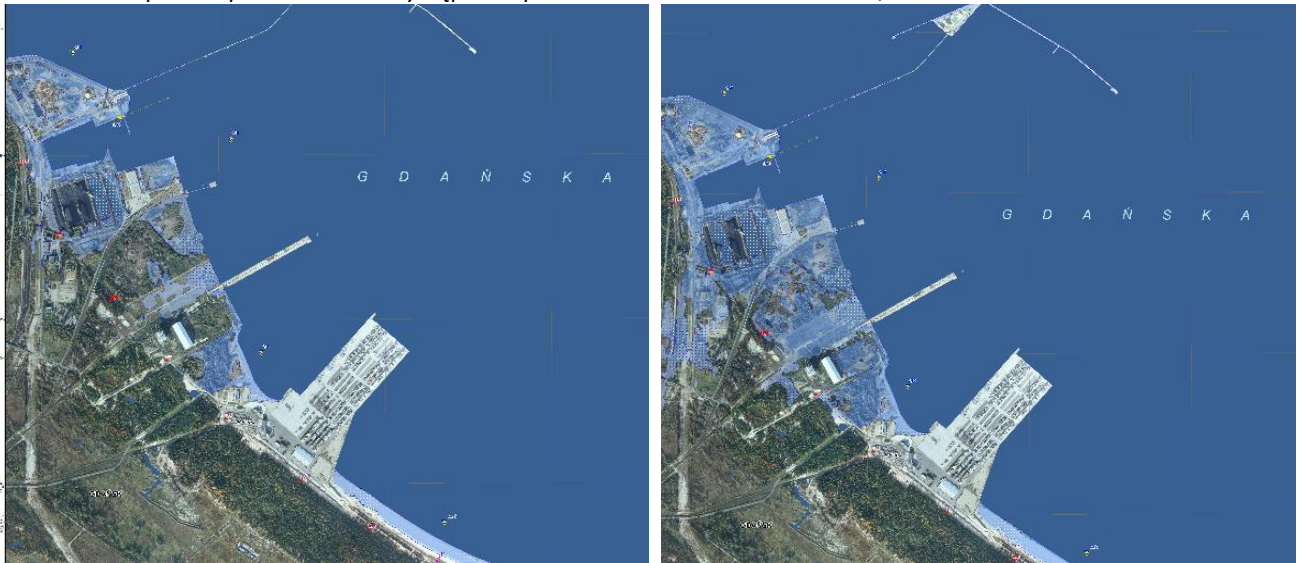
Źródło: PZPR dla dorzecza Odry, 2016.

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 powodziami 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.

¹¹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry

Rysunek 5.30 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



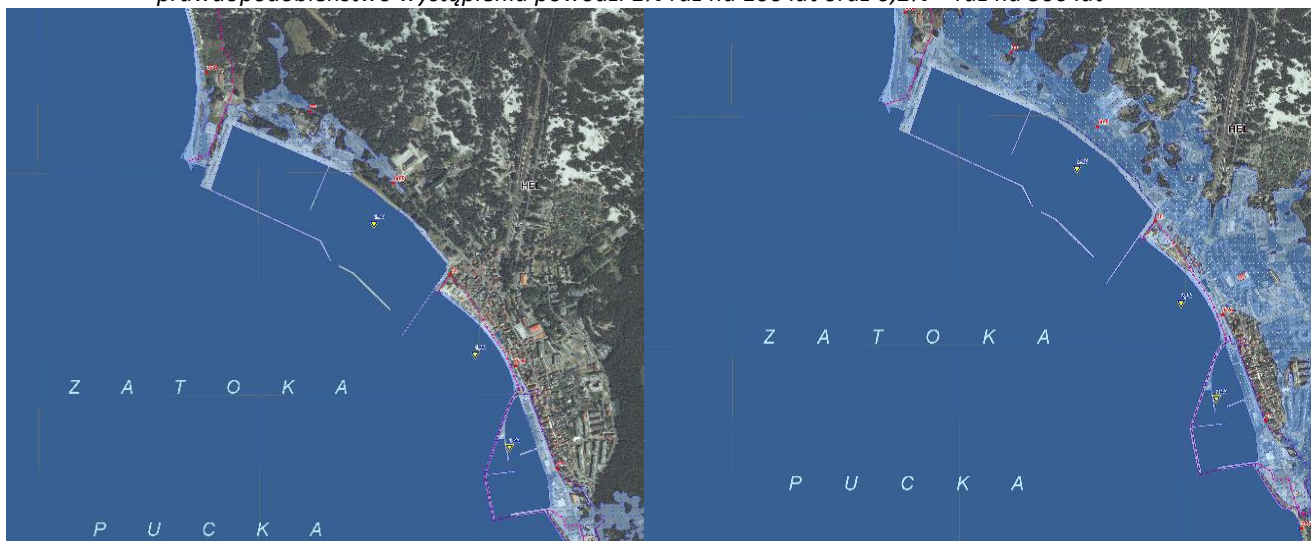
Źródło: (<http://mapy.isok.gov.pl/>)

Rysunek 5.31 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



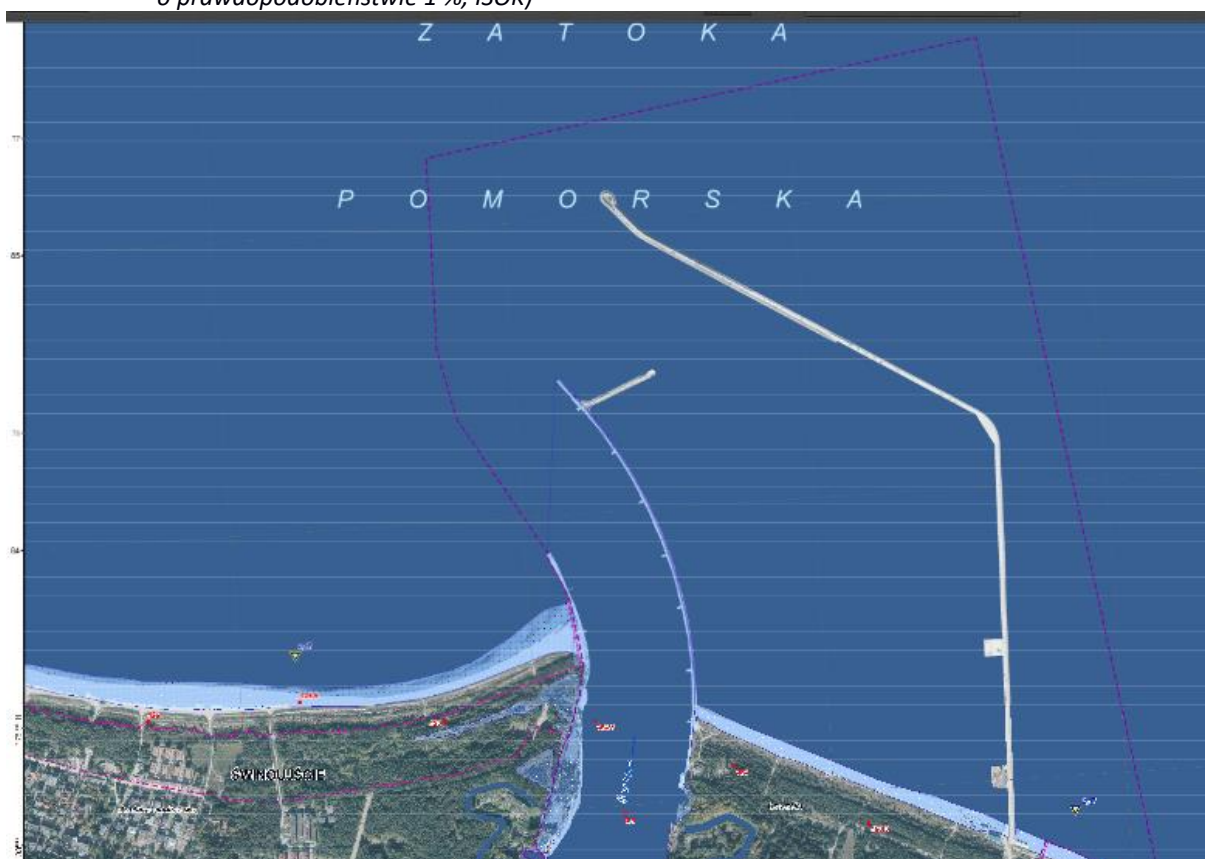
Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>

Rysunek 5.32 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 5.33 Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Świnoujściu (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK)



Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>

Rysunek 5.34 Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Szczecinie (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK)



Źródło: <http://mapy.isok.gov.pl/>

Rysunek 5.35 Zagrożenie powodziowe dla regionu portu w Stepnicy, Zalew Szczeciński (mapa zagrożenia powodziowego o prawdopodobieństwie 1 %, ISOK)



Źródło: <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: Czaplonek (375), Ognica (1305), Barniślaw (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 WWA¹².

Rysunek 5.36 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 jakości¹³.

Według oceny z 2016 roku stan słaby stwierdzono dla JCWPd¹⁴:

- Nr 1, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Stwierdzono przekroczenie wartości progowej dobrego stanu chemicznego wód poziemych dla wskaźników: NH₄, Fe, PEW, Na, HCO₃, Cl, Ca, NO₂, OWO, K, i Mg. Nadmierna eksploatacja ujęć powoduje ingresję i ascenzję wód słonych 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.

¹² <https://www.wios.szczecin.pl/>

¹³ <https://www.gdansk.wios.gov.pl/>

¹⁴ Raport o stanie jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach – stan na rok 2016, <http://mjwp.gios.gov.pl/>

- Nr 15 zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych 2016-2021. W omawianym regionie zagrożenia o charakterze antropogenicznym występują lokalnie i związane są z obszarami miejsko-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, NH₄ i HCO₃. 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, NO₃, NH₄, 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 5.37 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 km², a obszarów ochronnych ok. 6 431 km². 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 km². Miąższość utworów wodonośnych wynosi 10–30 m, a wydajność potencjalna studni na ogół nie przekracza 90 m³/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 Lęborku¹⁵.

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. m³/dobę dla GZWP 102 do 169 tys. m³/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 1971-1990¹⁶, 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

¹⁵ <https://www.pgi.gov.pl/>

¹⁶ model ECHAM5

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 zachodniej części Wybrzeża. Przewiduje się wzrost zagrożenia powodzią sztormowymi na wybrzeżu wschodnim - Półwysp Helski oraz nasilenie abrazji w środkowej części polskiego wybrzeża (Władysławowo – Jarosławiec)¹⁷.

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)¹⁸

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)¹⁹

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 częstszemu 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.

¹⁷ Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014

¹⁸ Jakusik, Wójcik, Pilarski, Biernacik, 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

¹⁹ Jakusik, Wójcik, Pilarski, Biernacik, 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

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
2011-2030	B1	-1,7	1,7	2,5	1,0	1,3	2,1
	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/> (Warunki klimatyczne i oceanograficzne w Polsce i na Bałtyku Południowym, IMGW, 2012)

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 zanurzeniu²⁰.

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 PM₁₀, czego źródłem jest niska emisja (indywidualne ogrzewanie domów).

W przypadku pozostałych monitorowanych zanieczyszczeń: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen, pył PM_{2,5}, ozon oraz arsen, kadm, nikiel i ołów w pyłe PM₁₀, nie odnotowano przekroczeń poziomów dopuszczalnych w żadnej ze stref.

²⁰ Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014

Województwo pomorskie

W 2017 r. w ramach państwowego monitoringu środowiska w województwie pomorskim, prowadzono pomiary stężeń zanieczyszczeń w powietrzu na 8 stacjach 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_{2,5}, ołowiu, arsenu, niklu i kadmu w pyłe PM₁₀, benzenu, tlenku węgla, ozonu.

Przekroczenia stężeń pyłu zawieszonego PM₁₀ wystąpiły tylko w strefie pomorskiej na stacji w Lęborku. Stężenia benzo(a)pirenu w pyłe PM₁₀ 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 PM₁₀, 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 spuściznie 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-jezernego. 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.

Wskazuje się, że projektowany Port Centralny powstanie w poszanowaniu i bez szkody dla historyczno-symbolicznego znaczenia obszaru pola bitwy na Westerplatte, przy jednoczesnym wykorzystaniu potencjału turystycznego tego miejsca.

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 rozbiecie istniejących struktur społecznych i zerwanie ciągłości tradycji oraz przekształcenia krajobrazu kulturowego (zniszczenia wojenne, ahistoryczna odbudowa ośrodków miejskich, uspołeczniona gospodarka).

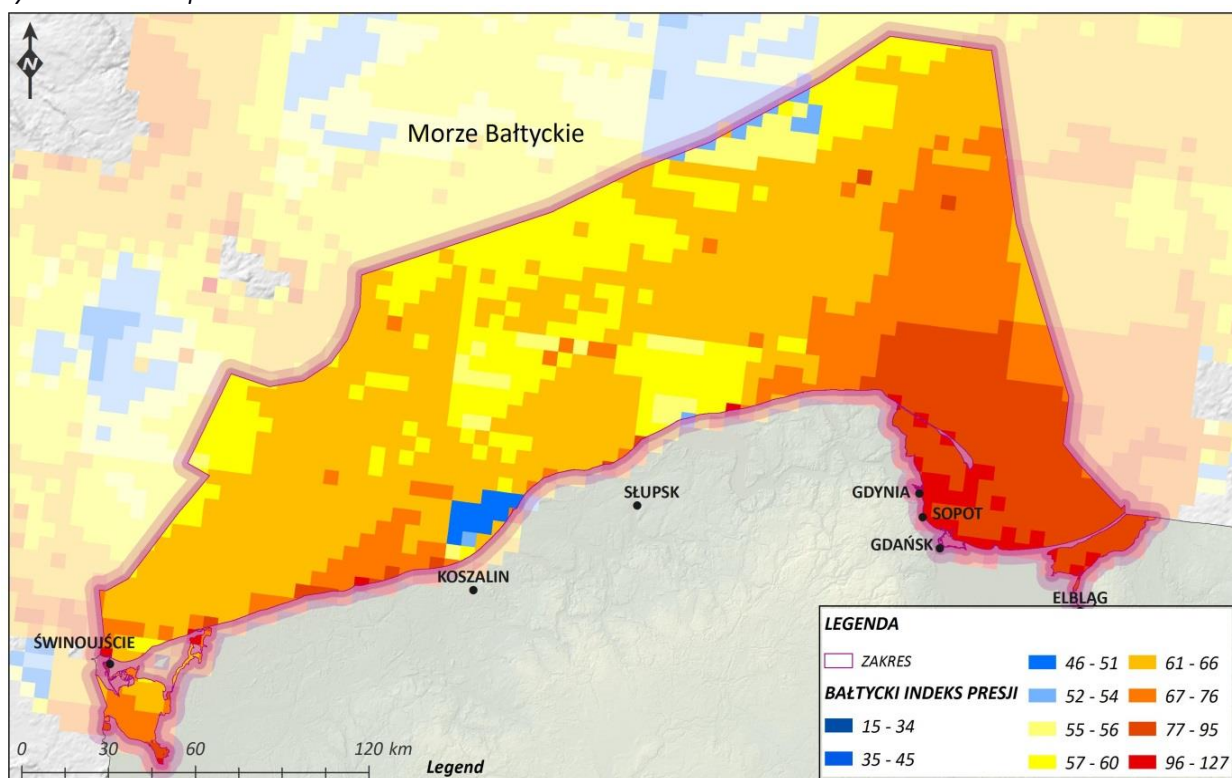
Region zdecydowanie wyróżnia zachowany w znacznym stopniu, historycznie ukształtowany krajobraz wiejski. Jego elementami są zarówno założenia pałacowo-parkowe wraz z folwarkami, sieć osadnicza i zabudowa wsi, jak też elementy zagospodarowania i kształtowania przestrzeni (sieć drogowa i kolejowa wraz 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 5.38 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) doptywającymi ze zlewni, z funkcjonowania transportu morskiego i portów; z odpadami; z doptywem ścieków komunalnych oczyszczonych i nieoczyszczonych (w tym ze statków); wód opadowych; sptywem powierzchniowym;
- biologiczne – doptyw 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 organizmów²¹).

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: doptyw 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.

²¹ 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 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 (m.in.):

- 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 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 CO₂, 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 szczególności brak podejmowania działań rozwojowych w polskich portach morskich spowoduje, że większa część ładunków będzie odprawiana w portach zagranicznych, skąd do

Polski będą transportowane drogą lądową transportem kołowym, obciążając istniejącą sieć drogową i zwiększając presję na tereny w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych.

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-lądowych 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

Oceniany dokument - projekt „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” jest dokumentem programowym realizującym cele określone w dokumencie wyższego rzędu, jakim jest Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wraz z Dokumentem Implementacyjnym oraz w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – SOR – która jest kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej (i w której PRPPM wskazany został jako jeden z tzw. projektów strategicznych). Na poziomie Programu nie ma więc możliwości analizowania alternatyw wobec celu jakim jest rozwój portów morskich. Cel ten, po przeanalizowaniu różnych wariantów, został bowiem wskazany w dokumentach strategicznych wyższego rzędu.

Ze wspomnianych strategii wyższego szczebla jasno wynikają cele dotyczące zagadnień związanych z portami morskimi i transportem morskim ogółem, wyznaczające obszar analiz i kierunki rozwoju, jakie mają być przedmiotem zainteresowania Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku. Zagadnienia te zostały omówione w rozdz. 4.2. Ze Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.) oraz Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) wynika, że rozwój innych gałęzi transportu nie może być traktowany jako alternatywa dla sektora transportu morskiego, a raczej jako element komplementarny, zapewniający dywersyfikację i jednocześnie optymalizację łańcuchów transportowych, zarówno na poziomie krajowym, jak i europejskim. SOR podkreśla zarówno konieczność powiązania Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, czego nie uda się osiągnąć bez rozwoju polskich portów morskich, jak i

konieczność wspierania rozwoju transportu intermodalnego, co wyraźnie wskazuje na bardzo ważną rolę transportu morskiego i portów morskich. Co więcej, w przypadku wielu typów ładunków oraz wielu relacji i kierunków handlowych nie ma substytutów dla transportu morskiego.

Co się tyczy rozważań nad wariantami rozwoju w obrębie poszczególnych portów morskich, to analizy takie zostały wykonane w projekcie PRPPM na poziomie strategicznego wariantowania możliwych kierunków rozwojowych.

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 załadowania obszarów morskich.

W przypadku portów w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu możliwy jest rozwój w oparciu o praktycznie wszystkie wyżej wymienione swoiste strategie i poszukiwanie wśród nich najlepszych alternatyw. Należy jednak pamiętać, że możliwość adaptacji zagospodarowanych terenów portowych i wokół-portowych 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 załadowanych częściach zewnętrznych portów, poza obecnymi granicami portów, na wodach zatoki itp. Warto także dodać, że najtrudniejszą sytuację w zakresie wolnej przestrzeni lądowej będącej w dyspozycji ma port w Gdyni.

W przypadku portu w Szczecinie nie ma możliwości pozyskania nowych terenów na potrzeby rozwojowe w procesie załadowania obszarów morskich, 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.

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.

Przechodząc do poziomu planowania poszczególnych działań inwestycyjnych, to będą one wymagały przeprowadzenia analizy wariantowej na poziomie oceny oddziaływania na środowisko. Jest to właściwy

etap, na którym inwestycje, dla których ramy realizacji zostały określone w dokumentach strategicznych, podlegają wariantowaniu służącemu optymalizacji pod kątem funkcjonalności, ale przede wszystkim potencjalnego wpływu na środowisko. Dopiero wariantowanie na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniające warianty lokalizacyjne, technologiczne, organizacyjne pozwala na analizy na tyle szczegółowe i konkretne, że mogą być podstawą dla wydawania decyzji administracyjnych określających kształt inwestycji i zapewniających skuteczną ochronę środowiska przyrodniczego.

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. BIAŁA KSIĘGA - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu 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 wzmacnianie 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 przepisów i standardów 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;
- załadowanie 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;
- inwestycje w ramach transportu intermodalnego.

Realizacja tych zadań może powodować takie uciążliwości jak emisja hałasu i zanieczyszczeń do atmosfery, powstawanie odpadów (w tym ziemi), 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 przepisów i standardów 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, biorąc pod uwagę ustalenia wynikające z przeprowadzonych ocen oddziaływania na środowisko, jeśli zostały przeprowadzone. Dotyczy to:

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

W poniższej tabeli zestawiono informacje o wydanych decyzjach środowiskowych dla inwestycji wymienionych w Załączniku 2 do Programu, przy czym większość decyzji środowiskowych, choć nie wszystkie, to decyzje ostateczne.

Tabela 23 Decyzje środowiskowe wydane dla poszczególnych inwestycji z Załącznika 2 PRPPM 2030

Lp.	Podmiot realizujący	Nazwa inwestycji	Decyzja środowiskowa
1	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia – budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach Portu – Etap I	
2		Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia	X
3		Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia etapy II i III	X
4		Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie centrum logistycznego Portu Gdynia	X
5		Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków w Porcie Gdynia	X
6		Via Maris - Droga Czerwona w Gdyni (od ul. Janka Wiśniewskiego do węzła Morska)	
7		Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etap IV	
8		Zwiększenie przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia zgodnie z wymogami sieci TEN-T	
9		Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych	
10		Rozwój platformy multimodalnej "Dolina Logistyczna"	
11		Przygotowanie infrastruktury portowej do zasilania statków z alternatywnych źródeł – bunkrowanie paliwem LNG oraz zasilanie energią elektryczną z lądu	
12	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	Budowa terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	
13		Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego	X
14		Przebudowa placów składowych w rejonie drobnicy	---
15		Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w Portach w Szczecinie i Świnoujściu	X
16		Przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego	X
17		Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu	X
18		Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego	X
19		Budowa nabrzeży głębokowodnych w Porcie w Świnoujściu i w Szczecinie	
20		Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK	X
21		Budowa miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i osobowych w Świnoujściu	X
22		Rozbudowa Terminala Promowego w Porcie w Świnoujściu	
23	Budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego w Porcie w Szczecinie		
24	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Budowa Portu Centralnego	
25		Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku	X
26		Przebudowa nabrzeży portowych w Porcie Wewnętrznym (m.in. nb.: Oliwskiego, Węglowego, Rudowego, Obrońców Westerplatte, Przemysłowego, Wiślanego, Szczecińskiego, Bytomskiego)	X
27		Przebudowa i modernizacja infrastruktury hydrotechn. w Porcie Zewnętrznym (m.in.: Pirsu Rudowego, Nb. Północnego Basenu Roboczego, Falochronów	X

		Brzegowych)	
28		Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk	X
29		Rozbudowa systemu sieci komunikacyjnej rejonu Basenu Górniczego i Nabrzeża Przemysłowego	X
30		Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym (ZMP Gdańsk)	
31	Urząd Morski w Gdyni	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – pogłębienie toru podejściowego	X
32		Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku	X
33		Wymiana taboru pływającego w Urzędzie Morskim w Gdyni	---
34		Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIa	
35		Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku	X
36		Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-navigation	---
37		Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską	X
38		Przebudowa wejścia do Portu w Gdyni (Etap I Portu Zewnętrznego)	
39		Urząd Morski w Szczecinie	Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028 (program nieinwestycyjny)
40	Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m		X
41	Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających		---
42	Poprawa infrastruktury dostępowej do Portu w Policach		X
43	Poprawa infrastruktury dostępowej do Portu w Stepnicy		X
44	Urząd Morski w Słupsku	Przebudowa wejścia do Portu Ustka (pierwszy etap współfinansowany z PO Rybactwo i Morze 2014-2020)	
45	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego	---

Objaśnienia: X uzyskana decyzja środowiskowa
 --- nie wymaga decyzji środowiskowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PRPPM 2030 i danych MGMiŻŚ.

Tabela 24 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
Różnorodność biologiczna	<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)
Rośliny i siedliska przyrodnicze	<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)
Wody powierzchniowe	<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)
Wody podziemne	<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)
Klimat	<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	Zalądowanie basenów portowych
	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne
Powietrze	<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)
Zdrowie ludzi	<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)
Dobra materialne	<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
Zabytki	<i>Etap budowy:</i> zniszczenie stanowisk archeologicznych <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> zniszczenie stanowisk archeologicznych <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> zniszczenie stanowisk archeologicznych <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> zniszczenie stanowisk archeologicznych <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> zniszczenie stanowisk archeologicznych <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Krajobraz	<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	Załadownienie basenów portowych
				inwestycji tego typu (-/+ Wt, St, Dł, L i R)	inwestycji tego typu (-/+ Wt, St, Dł, L i R)
Powierzchnia ziemi i gleby	Etap budowy: zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Śr, L) Etap eksploatacji: zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Dł, L)	Etap budowy: zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Śr, L) Etap eksploatacji: zagospodarowanie refulatu (-, Wt, Ch, Dł, L)	Etap budowy: zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L) roboty ziemne – wykopy i nasypy (-, B, St, Dł, L) Etap eksploatacji: zmiana procesów akumulacji i abrazji (-, Wt, St, Dł, L)	Etap budowy: zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L) roboty ziemne – wykopy i nasypy (-, B, St, Dł, L) Etap eksploatacji: zmiana ukształtowania terenu (-, B, St, Dł, L) uszczelnienie powierzchni (-, B, St, Dł, L)	Etap budowy: zajęcie terenu (-, B, St, Dł, L) roboty ziemne – nasypy (-, B, St, Dł, L) Etap eksploatacji: zmiana ukształtowania terenu (-, B, St, Dł, L)
Zasoby naturalne	Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne Etap eksploatacji: brak oddziaływań/pomijalne	Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne Etap eksploatacji: brak oddziaływań/pomijalne	Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne Etap eksploatacji: brak oddziaływań/pomijalne	Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne Etap eksploatacji: brak oddziaływań/pomijalne	Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne Etap eksploatacji: brak oddziaływań/pomijalne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie PRPPM 2030

Tabela 25 Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych Priorytetu 2

Typ projektu Element środowiska	Infrastruktura drogowa, w tym parkingi	Infrastruktura kolejowa i transport intermodalny
Różnorodność biologiczna	Etap budowy: zniszczenie siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R) Etap eksploatacji: fragmentacja siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R)	Etap budowy: zniszczenie siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R) Etap eksploatacji: fragmentacja siedlisk gatunków (-, Wt, St, Dł, L/R)
Rośliny i siedliska przyrodnicze	Etap budowy: zniszczenie siedlisk (-, B, St, Dł, L/R) Etap eksploatacji: fragmentacja siedlisk (-, Wt, St, Dł, L/R)	Etap budowy: zniszczenie siedlisk (-, B, St, Dł, L/R) Etap eksploatacji: fragmentacja siedlisk (-, Wt, St, Dł, L/R)
Wody powierzchniowe	Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne Etap eksploatacji:	Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne Etap eksploatacji:

Typ projektu Element środowiska	Infrastruktura drogowa, w tym parkingi	Infrastruktura kolejowa i transport intermodalny
	zmiany morfologii cieków (-, B, St, Dł, L)	zmiany morfologii cieków (-, B, St, Dł, L)
Wody podziemne	<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)
Klimat	<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
Powietrze	<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
Zdrowie ludzi	<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
Dobra materialne	<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)
Zabytki	<i>Etap budowy:</i> zniszczenie stanowisk archeologicznych <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne	<i>Etap budowy:</i> zniszczenie stanowisk archeologicznych <i>Etap eksploatacji:</i> wibracje (-, B, Ch, Dł, L/R)
Krajobraz	<i>Etap budowy:</i> chaos przestrzenny placu budowy, wycinka drzew (-, B, St, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana skali obiektu (przy przebudowach), zmiana panoram i widoków, usunięcie drzew (-/0, P, St, Dł, L/R)	<i>Etap budowy:</i> chaos przestrzenny placu budowy, wycinka drzew (-, B, St, Kr, L/R) <i>Etap eksploatacji:</i> zmiana skali obiektu (przy przebudowach), zmiana panoram i widoków, usunięcie drzew (-/0, P, St, Dł, L/R)

Typ projektu Element środowiska	Infrastruktura drogowa, w tym parkingi	Infrastruktura kolejowa i transport intermodalny
Powierzchnia ziemi i gleby	<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)
Zasoby naturalne	<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 26 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
Różnorodność biologiczna	<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)
Rośliny i siedliska przyrodnicze	<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)
Wody powierzchniowe	<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)
Wody podziemne	<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
Klimat	<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	Priorytet 4		
	Stworzenie polskiego systemu Port Community System	Systemy łączności	Systemy ratownictwa	Zakup taboru dla administracji morskiej i ratownictwa
	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	brak oddziaływań/pomijalne	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 27 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 – ograniczanie emisji pyłów do atmosfery i gospodarka wodami opadowymi
Różnorodność biologiczna	<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 zatorów (+, Wt, St, Dł, L/R/PR)	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> brak oddziaływań/pomijalne
Rośliny i siedliska przyrodnicze	<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
Wody powierzchniowe	<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)
Wody podziemne	<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)
Klimat	<i>Etap budowy:</i> brak oddziaływań/pomijalne <i>Etap eksploatacji:</i> redukcja zużycia paliw	<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 – ograniczanie emisji pyłów do atmosfery i gospodarka wodami opadowymi
	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
Powietrze	<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)
Zdrowie ludzi	<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)
Dobra materialne	<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
Zabytki	<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
Krajobraz	<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
Powierzchnia ziemi i gleby	<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 zagrożenia skażeniem siedlisk brzegów morskich (+, Wt, St, Dł, L/R)	<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
Zasoby naturalne	<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, których wtórnym skutkiem może być skażenie plaż, wód w kąpieliskach;
- wzrost eksploatacji wód podziemnych na potrzeby rozwijających się portów powodujący wtórne zagrożenie jakim jest ingresja 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;
- wzrost ilości ścieków bytowych odbieranych ze statków, a w konsekwencji jako pośrednie oddziaływanie konieczność rozwoju systemów oczyszczania ścieków;
- 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 narodowej, 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 ładu (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 ładu będzie miało też pozytywny wpływ na klimat akustyczny, w tym na ograniczenie hałasu podwodnego.

Do przedsięwzięć pozytywnie wpływających na jakość środowiska wodnego oraz bezpieczeństwo uczestników ruchu portowego należą m.in.:

- Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków w Porcie Gdynia;
- Przygotowanie infrastruktury portowej do zasilania statków z alternatywnych źródeł – bunkrowanie paliwem LNG oraz zasilanie energią elektryczną z ładu (dot. Portu Gdynia);
- Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu;
- Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa);
- Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających (Urząd Morski w Szczecinie);
- Wymiana taboru pływającego w Urzędzie Morskim w Gdyni;
- Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-navigation.

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, jak 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 wtórne oddziaływania, jak ingresję wód słonych do soczewy słodkich wód podziemnych lub bezpośrednio 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 pośrednio 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 bezpośrednio przyczynić do ograniczenia części presji powodujących zły stan wód, a tym samym w konsekwencji 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 28 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>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku - Przebudowa nabrzeży portowych w Porcie Wewnętrznym (m.in. nb.: Oliwskiego, Węglowego, Rudowego, Obrońców Westerplatte, Przemysłowego, Wiślanego, Szczecińskiego, Bytomskiego) - Przebudowa i modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej w Porcie Zewnętrznym (m.in.: Pirsu Rudowego, Nb. Północnego Basenu Roboczego, Falochronów Brzegowych) - Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk - Rozbudowa systemu sieci komunikacyjnej rejonu Basenu Górniczego i Nabrzeża Przemysłowego - Budowa Portu Centralnego - Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku - Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIa - Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku 			
<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"> - pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy - trwałe zmiany hydromorfologii dna - zniszczenie siedlisk ryb i zoobentosu, w przypadku realizacji nowego Portu Centralnego - załadowanie akwenu na potrzeby nowego portu może wpłynąć na stosunki wodne, w tym wzrost ilości wód deszczowych 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - dostosowanie projektu Portu Centralnego w Gdańsku do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku 	<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</p>	<ul style="list-style-type: none"> - wzrost zapotrzebowania na wodę wodociągową dla rozwijającego się portu 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - retencja wód deszczowych i 	<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
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 zagrożenie ingresją wód morskich i ascensją słonych wód z głębokiego podłoża.		ich wykorzystanie (po oczyszczeniu)	
<p>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa mostu kolejowego nad Martwą Wisłą i dodatkowych torów na kierunku do Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego - Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym 			
<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>	<ul style="list-style-type: none"> - punktowa zmiana morfologii brzegu, w miejscu lokalizacji mostu – bez wpływu na stan JCWP - dopływ wód opadowych z odwodnienia mostu i torowiska 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podczyszczanie wód opadowych 	<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"> - nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd 	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>

Tabela 29 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>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia - Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia etapy II i III - Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie centrum logistycznego Portu Gdynia - Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etap IV - Budowa portu zewnętrznego w Porcie Gdynia - Budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach Portu – Etap I - Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – pogłębienie toru podejściowego - Przebudowa wejścia do Portu w Gdyni (Etap I Portu Zewnętrznego) <p>- Rozwój platformy multimodalnej "Dolina Logistyczna"</p>			
<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"> - pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy - trwałe zmiany hydromorfologii dna - zniszczenie siedlisk ryb i zoobentosu, w przypadku realizacji nowego Portu Zewnętrznego - załadowanie akwenu na potrzeby nowego portu może wpłynąć na stosunki wodne, w tym wzrost ilości wód deszczowych 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - dostosowanie projektu nowego Portu Zewnętrznego do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku 	<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 niezagrożone.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - wzrost zapotrzebowania na wodę wodociągową dla rozwijającego się portu 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - retencja wód deszczowych i ich wykorzystanie (po oczyszczeniu) 	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Via Maris - Droga Czerwona w Gdyni (od ul. Janka Wiśniewskiego do węzła Morska) - Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych 			

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
- Zwiększenie przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia zgodnie z wymogami sieci TEN-T			
Wody powierzchniowe Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej nie będą kolidowały z JCWP.	- brak wpływu na stan JCWP na etapie budowy - pośrednie oddziaływanie na wody w związku z odprowadzaniem wód opadowych z odwodnienia drogowego	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - podczyszczanie wód opadowych	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
Wody podziemne Inwestycje priorytetu 2 realizowane będą w obszarze JCWPd nr 13. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym.	- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu

Tabela 30 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
Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin: - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego - Przebudowa placów składowych w rejonie drobnicy - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego			
- Budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego i Mieleńskiego w Porcie w Szczecinie - Budowa nabrzeży głębokowodnych w Porcie w Szczecinie - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w Porcie w Szczecinie - Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m			
Wody powierzchniowe 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. W zlewni występuje presja przemysłowa, w tym odprowadzanie ścieków do wód.	- pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy - trwałe zmiany hydromorfologii dna - osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu - utwardzenie powierzchni na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim wpłynie na wzrost ilości wód deszczowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - podczyszczanie wód opadowych - dostosowanie do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
Wody podziemne 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.	Nie zidentyfikowano	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin - Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK - Budowa układu drogowo – kolejowego na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim oraz powierzchni parkingowych (ok. 20 ha)			
Wody powierzchniowe Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej mogą przecinać JCWP Parnica.	- punktowa zmiana morfologii brzegu, w miejscu lokalizacji mostu – bez wpływu na stan JCWP	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
	- dopływ wód opadowych z odwodnienia dróg, torowisk, parkingów	- podczyszczanie wód opadowych	celu
Wody podziemne Inwestycje priorytetu 2 realizowane będą w obszarze JCWPd nr 4. Jest to JCWPd o dobrym stanie ilościowym i chemicznym.	- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu

Tabela 31 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>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w Porcie w Świnoujściu - Przystosowanie infrastruktury TPS do obsługi transportu intermodalnego - Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu 			
<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 biogenych i zanieczyszczeń w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy - trwałe zmiany hydromorfologii dna - osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu - utwardzenie powierzchni na terenach niezainwestowanych 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - podczyszczanie wód opadowych - dostosowanie do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku 	<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"> - wzrost zapotrzebowania na wodę wodociągową dla rozwijającego się portu - utwardzenie powierzchni na terenach niezainwestowanych ograniczające zasilenie opadami wód podziemnych 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - retencja wód deszczowych i ich wykorzystanie (po oczyszczeniu) 	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK 			
<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i</p>	<ul style="list-style-type: none"> - doptyw wód opadowych z odwodnienia dróg, torowisk 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań</p>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące,</p>

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
kolejowej mogą kolidować z JCWP Zalew Szczeciński i Dopływ z Wielkich Peł. Potencjał pierwszej oceniony jako zły, stan drugiej również zły.		minimalizujących np.: - podczyszczanie wód opadowych	by zapewnić realizację celu
Wody podziemne 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.	- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu

Tabela 32 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, 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
Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza				
<p>- Poprawa infrastruktury dostępowej do Portu w Policach</p> <p>- Poprawa infrastruktury dostępowej do Portu w Stepnicy</p> <p>- Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m</p>	<p>Wody powierzchniowe</p> <p>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.</p> <p>Port w Stepnicy położony jest w obrębie JCWP przejściowej TWIWB8 Zalew Szczeciński. Jest to silnie zmieniona część wód, o słabym potencjale ekologicznym i stanie chemicznym poniżej dobrego. Za złą ocenę stanu odpowiadają wskaźniki: makrozoobentos, chlorofila, przezroczystość, azot ogólny, fosfor ogólny, OWO.</p> <p>Wody podziemne</p> <p>Inwestycje priorytetu 1 realizowane będą w obszarze jednolitej części wód podziemnych nr 3 - inwestycja w Porcie Police oraz nr 2 – inwestycja w Porcie Stepnica. Obie JCWPd charakteryzują się dobrym stanem ilościowym i chemicznym. Utrzymanie dobrego stanu będące celem środowiskowym jest niezagrożone.</p> <p>Nie przewiduje się konfliktu.</p>	<p>- pogorszenie wskaźników fizycznochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy</p> <p>- osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu na etapie budowy</p>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <p>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</p>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Port Ustka</p> <p>- Przebudowa wejścia do Portu Ustka</p>	<p>Wody powierzchniowe</p> <p>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 istotnych, trwałych kolizji inwestycji z JCWP.</p> <p>Wody podziemne</p> <p>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.</p>	<p>- nie przewiduje się istotnych trwałych oddziaływań na JCWP</p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>
<p>Port Elbląg</p> <p>-budowa nowego</p>	<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Port w Elblągu jest położony w obrębie JCWP Elbląg od</p>	<p>- pogorszenie wskaźników fizycznochemicznych, w tym</p>	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań</p>	<p>Mogą być konieczne</p>

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p>terminala przeładunkowego na obszarze ok. 15 ha powierzchni na prawym brzegu rzeki</p> <p>- Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską</p>	<p>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.</p> <p>Wody podziemne</p> <p>Port Elbląg położony jest w obrębie JCWPd nr 18, o dobrym stanie ilościowym i chemicznym, niezagrażona nieosiągnięciem celów środowiskowych.</p> <p>Nie przewiduje się konfliktu.</p>	<p>przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy</p> <p>- trwałe zmiany hydromorfologii dna</p> <p>- zniszczenie siedlisk ryb i zoobentosu</p> <p>- utwardzenie powierzchni ok. 15 ha, wzrost ilości wód deszczowych, spadek zasilania wód podziemnych przez infiltrację opadów.</p>	<p>minimalizujących np.:</p> <p>- ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn</p>	<p>działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu				
<p>Port Police</p> <p>- budowa połączenia kolejowego do portu</p>	<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury kolejowej nie będzie kolidować z JCWP.</p> <p>Wody podziemne</p> <p>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.</p>	<p>- nie przewiduje się oddziaływań na JCWP</p> <p>- nie przewiduje się oddziaływań na stan JCWPd</p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p> <p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p> <p>Brak wpływu na realizację celu</p>
<p>Port Kołobrzeg</p> <p>- przebudowa układu torowego od stacji Kołobrzeg wraz z układem wewnętrznym Portu Handlowego</p>	<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Port w Kołobrzegu położony jest na JCWP Parsęta od Wielkiego Rowu do ujścia oraz JCWP Sarbino-Dziwna. Nie przewiduje się kolizji inwestycji z JCWP.</p> <p>Wody podziemne</p> <p>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.</p>	<p>- nie przewiduje się oddziaływań na JCWP</p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>
<p>Port Ustka</p>	<p>Wody powierzchniowe</p>	<p>- nie przewiduje się</p>	<p>Brak konieczności</p>	<p>Brak wpływu na</p>

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
<p>- budowy bocznic kolejowej komunikującej istniejącą infrastrukturę kolejową w Porcie Ustka z projektowanym przez Urząd Morski w Słupsku nowym falochronem zachodnim Portu Ustka</p>	<p>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.</p> <p>Wody podziemne</p> <p>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.</p>	<p>oddziaływań na JCWP</p>	<p>stosowania działań minimalizujących</p>	<p>realizację celu</p>
<p>Port Elbląg</p> <p>- Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską</p>	<p>Inwestycja realizowana będzie w obrębie trzech JCWP – Mierzeja Wiślana, Zalew Wiślany i Elbląg od Młynówki do ujścia wraz z jez. Drużno.</p> <p>Dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na stan JCWP, pod warunkiem zastosowania środków minimalizujących.</p>	<p>- czasowe pogorszenie parametrów fizykochemicznych (wzrost zawartości zawiesiny, biogenów) na skutek prowadzenia prac czerpalnych w torze wodnym</p> <p>- czasowe pogorszenie stanu siedlisk ryb i innych organizmów wodnych</p>	<p>- stosowanie pogłębiarek ssących i szczelných rurociągów do transportu urobku</p> <p>- ograniczenia czasowe w wykonywaniu prac czerpalnych</p> <p>- stabilizacja osadów w dnie rz. Elbląg w celu ograniczenia resuspensji</p> <p>- stosowanie odstoników na polach rufulacyjnych</p>	<p>Konieczne są działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>
<p>Port Darłowo</p> <p>- integracja portu z zapleczem poprzez infrastrukturę drogową i kolejową</p>	<p>Wody powierzchniowe</p> <p>Port Darłowo położony jest na JCWP Wieprza od Łąkawicy do ujścia. Na obecnym etapie nie przewiduje się istotnych kolizji inwestycji kolejowych i drogowych z JCWP.</p> <p>Wody podziemne</p> <p>Port Darłowo położony jest w obrębie JCWPd nr 10, której stan zarówno ilościowy jaki i chemiczny są oceniane jako dobry, a</p>	<p>- nie przewiduje się oddziaływań na JCWP</p>	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p>	<p>Brak wpływu na realizację celu</p>

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
	utrzymanie tego stanu jest niezagrażone. Na obecnym etapie nie przewiduje się konfliktu.			

Do przedsięwzięć pozytywnie wpływających na jakość środowiska wodnego należą m.in.: „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków w Porcie Gdynia” oraz „Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego” dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa).

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 przepisów i standardów ochrony środowiska w 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. Uwzględniono również możliwość wpływu na obiekty zabytkowe, z którymi mogą kolidować planowane działania.

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, bezpośredniego 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) dotyczą pełnych ram czasowych PRPPM, tj. perspektywy do roku 2030. 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). Oprócz tego, że część inwestycji będzie realizowana w granicach obszarów chronionych należy wziąć pod uwagę również to, że może dojść do negatywnego wpływu na gatunki roślin, grzybów i zwierząt podlegające ochronie gatunkowej. Ze względu na specyfikę inwestycji i uwarunkowania przyrodnicze największe ryzyko dotyczy ssaków morskich, ptaków wodnych oraz ryb i makrobezkręgowców. W przypadku ssaków morskich jak szarytka morska zagrożeniem może być płoszenie z powodu hałasu emitowanego w trakcie realizacji robót i pochodzącego od ruchu statków oraz zanieczyszczenie wód, zaś w przypadku morświnów szczególnie zagrożenie substancjami toksycznymi. W przypadku tych grup może być konieczne zaprojektowanie środków minimalizujących, których zakres powinien zostać dostosowany do skali oddziaływania i spodziewanego skutku środowiskowego, co następuje w toku oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i jest umocowane w zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji. W razie nieuniknionych kolizji niezbędne będzie uzyskanie odpowiednich decyzji zezwalających na wykonywanie czynności zakazanych względem gatunków chronionych, zgodnie z wymaganiami ustawy o ochronie przyrody.

Wśród czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, pięciu portów regionalnych szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju – Police, Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, Elbląg oraz portu w Stepnicy, 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 o charakterze pośrednim 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. W 2017 r. weszła w życie Konwencja o Kontroli i Postępowaniu ze Statkowymi Wodami Balastowymi (Konwencja Balastowa), co powinno przyspieszyć wprowadzenie do przepisów krajowych odpowiednich regulacji mających określać sposób postępowania z wodami balastowymi, a przez to ograniczyć wprowadzanie obcych gatunków do ekosystemów wodnych. W celu ułatwienia państwom, armatorom i portom wprowadzenia środków przewidzianych w konwencji oraz jednolitego wdrożenia jej wymogów, Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowała wytyczne techniczne do konwencji (IMO BWM Guidelines). 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”.

W związku z tym, że część prac planowanych do realizacji w ramach zadań Priorytetów 1 i 2 będzie realizowana w akwenach, gdzie mogą znajdować się wraki dawnych jednostek pływających oraz stanowiska archeologiczne zlokalizowane pod powierzchnią wód Bałtyku na etapie projektowania poszczególnych przedsięwzięć należy uwzględnić udział specjalistów z zakresu ochrony dziedzictwa podwodnego zarówno na etapie projektowania, jak i realizacji przedsięwzięć objętych Programem.

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 bezpośrednich 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 wtórnych, jak skażenie ekosystemu i śmiertelne zatrucia organizmów morskich.

Zadania inwestycyjne wskazane w priorytecie 5 odnoszą się wyłącznie do kwestii poprawy 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 33 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>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku - Przebudowa nabrzeży portowych w Porcie Wewnętrznym (m.in. nb.: Oliwskiego, Węglowego, Rudowego, Obrońców Westerplatte, Przemysłowego, Wiślanego, Szczecińskiego, Bytomskiego) - Przebudowa i modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej w Porcie Zewnętrznym (m.in.: Pirsu Rudowego, Nb. Północnego Basenu Roboczego, Falochronów Brzegowych) - Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk - Rozbudowa systemu sieci komunikacyjnej rejonu Basenu Górniczego i Nabrzeża Przemysłowego - Budowa Portu Centralnego - Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku - Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIa - Modernizacja układu falochronów ostonowych w Porcie Północnym w Gdańsku 			
<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> <p>W przypadku przedsięwzięć takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku; - Przebudowa nabrzeży portowych w Porcie Wewnętrznym (m.in. nb.: Oliwskiego, Węglowego, Rudowego, Obrońców Westerplatte, Przemysłowego, Wiślanego, Szczecińskiego, Bytomskiego); - Przebudowa i modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej w Porcie Zewnętrznym (m.in.: Pirsu Rudowego, Nb. Północnego Basenu Roboczego, Falochronów Brzegowych); - Rozbudowa Nabrzeża Północnego przy 	<ul style="list-style-type: none"> - zajęcie siedlisk ptaków wodnych, ichtiofauny, makrozoobentosu - płoszenie ryb, ptaków, szczególnie zimujących i migrujących, ssaków morskich w trakcie budowy - pogorszenie stanu siedlisk makrozoobentosu, ryb, ptaków na skutek prowadzenia prac czerpalnych - budowa Portu Centralnego może się wiązać ze znaczącym oddziaływaniem na przedmioty ochrony obszaru Zatoka Pucka - przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych; - dostosowanie projektu do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku; - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - wdrażanie procedur związanych z postępowaniem z wodami balastowymi oraz rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach <p>Budowa Portu Centralnego może wymagać zastosowania kompensacji przyrodniczej zapewniającej zachowanie właściwego poziomu ochrony celów i przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000, której zakres określi organ wydający decyzję o środowiskowych</p>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu lub działania minimalizujące i kompensacyjne</p>

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
Falochronie Półwyspowym w Porcie Gdańsk; - Rozbudowa systemu sieci komunikacyjnej rejonu Basenu Górniczego i Nabrzeża Przemysłowego; - Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku; - Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku, zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.		uwarunkowaniach	
Część inwestycji priorytetu 1 (tory podejściowe, obrotnice, Port Centralny, nabrzeża przy falochronie półwyspowym) mogą kolidować z obiektami zabytkowymi	- zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdańsk - Budowa mostu kolejowego nad Martwą Wisłą i dodatkowych torów na kierunku do Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego - Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym			
Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury kolejowej będą realizowane poza obszarami chronionymi	- brak oddziaływań na bioróżnorodność	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
Część inwestycji priorytetu 1 (tory podejściowe, obrotnice, Port Centralny, nabrzeża przy falochronie półwyspowym) mogą kolidować z obiektami zabytkowymi	- zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu

Tabela 34 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
Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:			
<ul style="list-style-type: none"> - Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia - Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia etapy II i III - Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie centrum logistycznego Portu Gdynia - Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etap IV - Budowa portu zewnętrznego w Porcie Gdynia - Budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach Portu – Etap I - Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – pogłębienie toru podejściowego - Przebudowa wejścia południowego do Portu w Gdyni (Etap I Portu Zewnętrznego) - Rozwój platformy multimodalnej "Dolina Logistyczna" 			
<p>Inwestycje priorytetu 1 będą realizowane w obszarze Natura 2000 PLB220005 Zatoka Pucka - obszar ochrony ptaków i ich siedlisk. W przypadku przedsięwzięć takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etapy II i III; - Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie centrum logistycznego Portu Gdynia; - Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia, <p>zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - zajęcie siedlisk ptaków wodnych, ichtiofauny, makrozoobentosu - płoszenie ryb, ptaków, szczególnie zimujących i migrujących, ssaków morskich w trakcie budowy - pogorszenie stanu siedlisk makrozoobentosu, ryb, ptaków na skutek prowadzenia prac czerpalnych - budowa Portu Zewnętrznego może się wiązać ze znaczącym oddziaływaniem na przedmioty ochrony obszaru Zatoka Pucka - przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - platformy lęgowe dla ptaków; - ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych; - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - dostosowanie projektu do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, jak stosowanie technologii lub rozwiązań przyjaznych środowisku - wdrażanie procedur związanych z postępowaniem z wodami balastowymi oraz rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach <p>Budowa Portu Zewnętrznego może wymagać zastosowania kompensacji przyrodniczej zapewniającej zachowanie właściwego poziomu ochrony celów i przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000, której zakres określi organ wydający decyzję o środowiskowych</p>	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu lub działania minimalizujące i kompensacyjne</p>

Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
		uwarunkowaniach	
Część inwestycji priorytetu 1 może kolidować z obiektami zabytkowymi	- zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
<p>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Via Maris - Droga Czerwona w Gdyni (od ul. Janka Wiśniewskiego do węzła Morska) - Integracja portu z zapleczem, ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych - Zwiększenie przepustowości układów torowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia zgodnie z wymogami sieci TEN-T 			
Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej będą realizowane poza obszarami chronionymi	- brak oddziaływań na bioróżnorodność	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
Część inwestycji priorytetu 1 może kolidować z obiektami zabytkowymi	- zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu

Tabela 35 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>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego - Przebudowa placów składowych w rejonie drobniczy - Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego 		<ul style="list-style-type: none"> - Budowa infrastruktury portowej na terenach rozwojowych Ostrowa Grabowskiego i Mielańskiego w Porcie w Szczecinie - Budowa nabrzeży głębokowodnych w Porcie w Szczecinie - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w Porcie w Szczecinie - Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m 	
<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>W przypadku przedsięwzięć takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m; - Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego; - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w Portach w Szczecinie i Świnoujściu; - Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego, <p>zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.</p>	<p>Nie zidentyfikowano</p> <ul style="list-style-type: none"> - zajęcie siedlisk ptaków wodnych, ichtiofauny, makrozoobentosu - płoszenie ryb, ptaków, szczególnie zimujących i migrujących, ssaków morskich w trakcie budowy - pogorszenie stanu siedlisk makrozoobentosu, ryb, ptaków na skutek prowadzenia prac czerpalnych - ubytek siedlisk przyrodniczych, siedlisk organizmów wodnych - przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych 	<p>Brak konieczności stosowania działań minimalizujących</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględnienie przy projektowaniu uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska, w celu unikania oddziaływań na wartościowe elementy środowiska, w tym warianty lokalizacyjne i technologiczne; - ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych; - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyń - wdrażanie procedur związanych z postępowaniem z wodami balastowymi oraz rozwiązania awaryjne służące odbiorowi wód balastowych ze statków w przypadku awarii systemów na statkach 	<p>Brak wpływu na realizację celu</p> <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
Część inwestycji priorytetu 1 może kolidować z obiektami zabytkowymi	- zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
<p>Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Szczecin</p> <p>- Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK</p> <p>- Budowa układu drogowo – kolejowego na Ostrowie Grabowskim i Mieleńskim oraz powierzchni parkingowych (ok. 20 ha)</p>			
Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej będą realizowane poza obszarami chronionymi W przypadku przedsięwzięcia pn. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.	- brak oddziaływań na bioróżnorodność	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
Część inwestycji priorytetu 1 może kolidować z obiektami zabytkowymi	- zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu

Tabela 36 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
<p>Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w Porcie w Świnoujściu - Przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego - Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu 			
<p>Budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym będzie realizowana w obszarach Natura 2000 Zatoka Pomorska PLB990003, Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 oraz Wolin i Uznam PLH 320019. Pozostałe inwestycje priorytetu 1 będą realizowane poza obszarami chronionymi lub cennymi przyrodniczo.</p> <p>W przypadku przedsięwzięć takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m; - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w Portach w Szczecinie i Świnoujściu; - Przystosowanie infrastruktury TPŚ do obsługi transportu intermodalnego; - Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu; <p>zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodężywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<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
Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu. Zadania inwestycyjne – odnoszące się do Portu Świnoujście: - poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK			
<p>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.</p> <p>W przypadku przedsięwzięć takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu - projekt wspólny z PKP/PLK; - Budowa miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i osobowych w Świnoujściu, <p>zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - płoszenie ptaków, szczególnie zimujących i migrujących w trakcie budowy - ubytek siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu</p>

Tabela 37 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, 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
Priorytet 1 - Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza				
<p>Portu Police</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poprawa infrastruktury dostępowej do Portu w Policach – dla tego przedsięwzięcia została 	<p>Obszar Portu w Policach jest częściowo położony w dwóch obszarach Natura 2000 – Zalew Szczeciński PLB320009 i Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018.</p> <p>Inwestycja planowana w ramach priorytetu 1 nie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - możliwe pogorszenie wskaźników fizykochemicznych, w tym przezroczystości i zawartości azotu i fosforu, w trakcie budowy w 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny 	<p>Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić</p>

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.	powinna bezpośrednio kolidować z wymienionymi obszarami chronionymi.	obszarze basenu portowego - osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu na etapie budowy	poprzez zastosowanie kurtyn	realizację celu
Port Ustka - Przebudowa wejścia do Portu Ustka	Inwestycja zlokalizowana w obrębie obszarów Natura 2000 Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 oraz Dolina Słupii PLH220052.	<ul style="list-style-type: none"> - osłabienie siedlisk ryb i zoobentosu na etapie budowy - zakłócenia warunków migracji ryb diadromicznych - płoszenie ptaków zimujących na etapie budowy - czasowe pogorszenie stanu żerowisk ptaków zimujących 	<p>Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczające rozprzestrzenianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn - ograniczenia w realizacji niektórych robót w okresie zimowania ptaków - ograniczenia w realizacji robót czerpalnych w ujściu Słupii w okresie migracji ryb diadromicznych i w okresie tarła chronionych gatunków 	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
Port Stepnica - Poprawa infrastruktury dostępowej do Portu w Stepnicy - dla tego przedsięwzięcia została wydana decyzja o środowiskowych	Basen portowy i tor podejściowy są położone w granicach obszarów Natura 2000 – Zalew Szczeciński PLB320009 i Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018.	<ul style="list-style-type: none"> - płoszenie ptaków w trakcie budowy - pogorszenie stanu siedlisk na skutek prowadzenia prac czerpalnych - ubytek siedlisk przyrodniczych, siedlisk 	<ul style="list-style-type: none"> - dostosowanie projektu do uwarunkowań przyrodniczych i wymagań ochrony środowiska; - ograniczenia czasowe wykonywania prac czerpalnych; - ograniczające rozprzestrze- 	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu

Port	Przewidywany konflikt ze środowiskiem	Potencjalne oddziaływanie	Możliwość zastosowania środków minimalizujących	Wpływ na realizację celów środowiskowych
uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.		organizmów wodnych	nianie zawiesiny poprzez zastosowanie kurtyn	
<p>Port Elbląg</p> <p>-budowa nowego terminala przeładunkowego na obszarze ok. 15 ha powierzchni na prawym brzegu rzeki</p> <p>- Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską</p>	<p>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.</p> <p>Budowa terminala przeładunkowego nie powinna kolidować z obszarami chronionymi.</p> <p>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.</p> <p>Dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. W toku przeprowadzonych analiz nie stwierdzono znaczących oddziaływań na przyrodę ożywioną, cele ochrony obszarów chronionych, dzięki zastosowaniu środków minimalizujących.</p>	- nie przewiduje się znaczących oddziaływań na bioróżnorodność	Brak konieczności stosowania działań minimalizujących.	Brak wpływu na realizację celu
Priorytet 2 - rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu				
<p>Port Police</p> <p>- budowa połączenia kolejowego do portu</p>	Inwestycje priorytetu 2 w zakresie infrastruktury kolejowej nie będzie kolidować z obszarami chronionymi.	- nie przewiduje się oddziaływań wymagających minimalizacji	Nie przewiduje się konieczności stosowania działań minimalizujących	Brak wpływu na realizację celu
<p>Port Kołobrzeg</p> <p>- przebudowa układu torowego od stacji Kołobrzeg wraz z układem wewnętrznym Portu Handlowego</p>	Port w Kołobrzegu położony jest w ujściu Parsęty, które włączone jest w obszar Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007 oraz w OChK Koszaliński Pas Nadmorski. Aktualnie brak wystarczających danych o zakresie prac i ewentualnych kolizjach z obszarem Natura 2000 i OChK.	- nie przewiduje się oddziaływań wymagających minimalizacji	Nie przewiduje się 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
	Część inwestycji priorytetu 1 może kolidować z obiektami zabytkowymi	- potencjalne zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
Port Ustka - budowa 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
	Część inwestycji priorytetu 1 może kolidować z obiektami zabytkowymi	- potencjalne zniszczenie stanowisk archeologicznych, obiektów zabytkowych	Realizacja inwestycji może wymagać działań minimalizujących np.: - nadzór archeologiczny - archeologiczne badania ratownicze - zabezpieczenie zabytków	Mogą być konieczne działania minimalizujące, by zapewnić realizację celu
Port Darłowo - integracja portu z zapleczem poprzez infrastrukturę drogową i kolejową	Port Darłowo położony jest w granicach OChK Koszaliński Pas Nadmorski oraz częściowo w obszarze Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy PLH220038. Główne szlaki komunikacyjne drogowe i kolejowe obsługujące tereny portu przebiegają poza obszarem Natura 2000. W odniesieniu do OChK inwestycje celu publicznego do jakich należą inwestycje drogowe i kolejowe są dopuszczone do realizacji i nie stoją w sprzeczności z zakazami obowiązującymi w OChK. Rozbudowa/przebudowa szlaków drogowych/ kolejowych nie powinna	- nie przewiduje się oddziaływań na bioróżnorodność i obszary chronione	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
	istotnie oddziaływać na obszary chronione.			

Ocena wpływu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000

Poniżej zamieszczono wykaz i opis przedmiotów ochrony obszarów chronionych potencjalnie narażonych na oddziaływanie w wyniku realizacji inwestycji zawartych w projekcie Programu, uwzględniając ustalenia zawarte w wydanych decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

W większości przypadków są to analizy poświęcone obszarom Natura 2000, które obejmują w całości lub części tereny portowe w wielu portach morskich. Sytuacja taka nie jest obserwowana w przypadku innych form ochrony przyrody, których kolizje z terenami portowymi są bardzo rzadkie - Port Elbląg obejmuje część rezerwatu Zatoka Elbląska, Port Kołobrzeg znajduje się w OChK Koszaliński Pas Nadmorski, użytki ekologiczne Zielone Wyspy i Wydma w Górkach Zachodnich znajdują się na terenach Portu Gdańsk.

Zatoka Pucka PLB220005

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

Tabela 38 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005

Gatunki lęgowe	Gatunki migrujące i/lub zimujące
<ul style="list-style-type: none">• A048 ohar• A191 rybitwa czubata• A608 pliszka cytrynowa• A195 rybitwa białoczelna• A193 rybitwa rzeczna• A137 sieweczka obrożna• A028 czapla siwa• A184 mewa srebrzysta• A070 nurogęś• A069 tracz długodzioby	<ul style="list-style-type: none">• A005 perkoz dwuczuby• A391 kormoran czarny (sinensis)• A036 łąbędź niemy• A038 łąbędź krzykliwy• A062 ogorzałka• A061 czernica• A066 uhla• A067 gągoł• A149 biegus zmienny• A068 bielaczek• A070 nurogęś• A125 łyska• A160 kulik wielki• A069 tracz długodzioby

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 bezpośrednio zakłócenia struktury siedlisk na kolejnych powierzchniach.

Realizacja takich inwestycji może być uciążliwa dla środowiska na etapie realizacji, szczególnie dla sieweczki obrożnej i mewy srebrzystej, których lęgi obserwowane są obecnie na terenach portowych odpowiednio – Portu Gdańsk i Portu Gdynia oraz dla gatunków zimujących, których znaczne koncentracje obserwuje się w basenach i kanałach portowych. Istnieją natomiast 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, ograniczonością dostępnych terenów rozwojowych w obecnych granicach tych portów. W analizowanym PRPPM 2030 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 (inwestycji) 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

Polskie porty morskie zajmują szczególne miejsce w całym systemie społeczno-gospodarczym państwa, w ogromnym stopniu determinując jego rozwój i bezpieczeństwo. Nie ma sektora gospodarki narodowej, w obsługę którego nie byłyby one zaangażowane.

Nadzwyczajnie duże znaczenie portów dla całego państwa, w tym jego podmiotów gospodarczych, społeczeństwa itp., doskonale oddaje wysokość należności budżetowych z tytułu ceł i podatków – naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie, a także wartość statystyczna odprawianego towaru. Według danych KAS za rok 2018 dane te były następujące: ok. 40,6 mld PLN należności celno-podatkowych (VAT, cła, akcyza) z tytułu odprawy ładunków w morskich granicznych oddziałach celnych; ok. 101,4 mld PLN wartości statystycznej odprawianych towarów. Są to bardzo duże kwoty, stanowiące kilka % całości dochodów budżetu państwa, a także całego PKB. Te dane potwierdzają, jak bardzo ważne - z punktu widzenia całego systemu społeczno-gospodarczego Polski - jest funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich.

Na polskim wybrzeżu funkcjonują 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), 28 portów nieposiadających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej – regionalnych i lokalnych, a także 50 przystani morskich. Wszystkie z nich są bardzo ważne z uwagi na różnorodne funkcje, jakie pełnią – funkcja gospodarcza, transportowa, przemysłowa, związana z tworzeniem bezpieczeństwa państwa i wiele innych. Porty morskie pozwalają na obsługę przeladunkową surowców, półproduktów i fabrykatów, a także wyrobów gotowych, w tym także wysoko przetworzonych - niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania wielu różnych podmiotów gospodarczych (w tym np. zakładów produkcyjnych, handlowych, usługowych z branży przemysłowej, budowlanej, rolniczej, chemicznej, elektronicznej, motoryzacyjnej, maszynowej, hutniczej, wydobywczej, gastronomicznej, spożywczej, odzieżowej, meblarskiej, papierniczej i innych). W najlepszym, w dotychczasowym XXI wieku – roku 2018 było to ponad 100 mln ton towarów (uwzględniając masę własną obsługiwanych jednostek ładunkowych). Warto podkreślić, że transport morski ma udział na poziomie 35-50 % w całości handlu międzynarodowego Polski. Transport morski, obejmujący żeglugę morską i porty morskie, dla wielu typów ładunków oraz wielu relacji i kierunków handlowych nie ma substytutu.

Wszystko to obrazuje, jak newralgicznymi ogniwami społeczno-gospodarczymi na styku ląd – morze są polskie porty morskie i dlatego należy podejmować działania na rzecz ich dalszego, dynamicznego rozwoju. Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku został przygotowany właśnie w celu dalszego usprawnienia funkcjonowania polskich portów morskich, wzmocnienia procesu ich rozwoju, a także wykorzystania w pełni potencjału, jakim one dysponują.

Rangę dokumentu podkreśla to, że Program stanowi jeden z tzw. projektów strategicznych, jakie ujęte zostały w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, tj. kluczowym dokumencie Państwa Polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej.

„Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” będzie dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w SOR oraz w aktualizowanej obecnie przez Ministra Infrastruktury „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Znaczenie Programu dla państwa, w tym jego gospodarki i ogółu społeczeństwa, jest ponadprzeciętne i szczególnie istotne. Korzyści z jego realizacji będą miały charakter horyzontalny i długofalowy.

Realizacja Programu w odniesieniu do portów morskich Zatoki Puckiej, w szczególności Portu Gdynia i Portu Gdańsk zapewni prawidłowe funkcjonowanie tych portów, pozwoli wzmocnić ich pozycję konkurencyjną i w pełni wykorzystać ich potencjał.

Budowa Portu Centralnego i Portu Zewnętrznego to wielomiliardowe inwestycje portowe, które pozwolą uniknąć zagrożenia swoistej „peryferyzacji” polskich portów morskich i będą stanowić odpowiedź na rosnące wymagania rynkowe. Z uwagi na bardzo dobrą kondycję gospodarek Polski i regionu Europy Środkowo-Wschodniej, także stanowiącego zaplecze m.in. portów Gdańsk i Gdynia, uzasadnione jest przygotowywanie dużych projektów inwestycyjnych w infrastrukturę portową i dostępową do tych portów.

Realizacja nowoczesnej infrastruktury portowej w Gdańsku i Gdyni służyć będzie zwiększeniu atrakcyjności tych portów, przyciągnięciu nowych ładunków (w tej chwili odprawianych także w portach zagranicznych). Według danych za 2018 r. Port Gdańsk jest na 4 miejscu wśród portów morskich na Bałtyku, a realizacja Programu zwiększy jego szanse na wejście do pierwszej trójki. Większym obrotom cargo w Gdańsku i Gdyni towarzyszyć będą większe wpływy do budżetu państwa z tytułu odprawy ładunków (cło, VAT, akcyza).

Transport morski ma duży udział w obsłudze handlu zagranicznego. Z gospodarki płyną sygnały o rosnącym zapotrzebowaniu w zakresie usług transportowych i przeładunkowych w polskich portach morskich. W związku z tym trzeba z wyprzedzeniem tworzyć potencjał i zdolności Portów Gdańsk i Gdynia, które są istotnie zaangażowane w obsługę całego układu społeczno-gospodarczego Polski i państw regionu (tworzących zaplecze polskich portów). W przeciwnym razie ograniczane będą możliwości całej gospodarki narodowej, dla której niezbędna jest obsługa przez nowoczesne porty morskie.

Według przyjętych założeń, w wyniku realizacji Programu nastąpi sprawniejszy przepływ ładunków w ramach całych łańcuchów logistycznych (często międzynarodowych) obejmujących struktury portowe w Gdańsku i Gdyni. Te dwa porty morskie to ważne ogniwa Korytarza Sieci Bazowej TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Każdego roku przeładowywanych jest w nich wiele milionów ton towarów (także transportowanych w relacjach Północ-Południe Europy). Są to nie tylko porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, ale ważne także z perspektywy europejskiej.

Program służyć będzie pożądanemu zrównoważeniu struktury gałęziowej polskiego systemu transportowego, uwzględniającego również rozwój transportu intermodalnego na bazie Portów Gdańsk i Gdynia.

Rozwój portów morskich, w tym szczególnie Portu Gdańsk i Portu Gdynia, 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. z 2018 r., poz. 1614) a także przesłanki art. 6.4. dyrektywy siedliskowej.

Kompensacja przyrodnicza

Istnieje możliwość tworzenia siedlisk zastępczych dla gatunków ptaków lęgowych 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. Zakres i rodzaj środków kompensacyjnych mających zapewnić zachowanie właściwego poziomu ochrony celów i przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000, każdorazowo określa organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zalew Szczeciński PLB320009

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

Tabela 39 Przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009

Gatunki ptaków lęgowych	Gatunki ptaków niełgowych
<ul style="list-style-type: none"> • A048 ohar • A051 krakwa • A055cyranka • A056płaskonos • A067 gągoł • A005 perkoz dwuczuby • A075 bielik • A272 podróżniczek • A292 brzęczka • A298 trzciniak • A323 wąsatka • A043 gęgawa • A137 sieweczka obrożna • A122 derkacz • A125 łyska • A073 kania czarna • A074 kania ruda • A119 kropiatka 	<ul style="list-style-type: none"> • A038 łabędź krzykliwy • A039 gęś zbożowa • A061 czernica • A062 ogorzałka • A068 bielaczek • A070 nurogęś • A005 perkoz dwuczuby • A391 kormoran czarny (sinensis) • A127 żuraw • A177 mewa mała • A197 rybitwa czarna • A059 głowienka • A067 gągoł • A125 łyska • A184 mewa srebrzysta • A140 siewka złota • A142 czajka

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 przeprowadzona została procedura oceny oddziaływania na środowisko i wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy wykazały, że potencjalne negatywne oddziaływania na przyrodę mogą zostać zminimalizowane do poziomów niezagrażających wartościowym elementom przyrody. 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 ryb²².

Część terenów portu w Policach oraz portu w Stepnicy położonych jest w obszarze Natura 2000 Zalew Szczeciński. W przypadku Portu Police nabrzeże portowe, którego modernizacja jest planowana znajduje się poza obszarem. W przypadku Portu Stepnica zakres prac przewiduje poszerzenie i pogłębienie toru wodnego. W porcie w Policach 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. W obu przypadkach nie przewiduje się jednak, by mogło to mieć znaczący wpływ na ptaki w obszarze.

²² Źródło: <http://szczecin.rdos.gov.pl/tor-wodny-swinoujście-szczecin>

Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018

Obszar położony jest na styku dwu środowisk - słodko i słonowodnego. Akwen leży na szlaku wędrówek tartowych gatunków ryb diadromicznych. Siedliska przyrodnicze i gatunki zwierząt będące przedmiotami ochrony w ostoi wymieniono w poniższej tabeli:

Tabela 40 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">• 1130 Estuaria• 1150 Laguny przybrzeżne• 1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku• 1310 śródlądowe błotnista solniska z solirodem <i>Salicornion ramosissimae</i>• 1330 Solniska nadmorskie (<i>Glauco-Puccinellietalia</i>, część – zbiorowiska nadmorskie)• 1340 Śródlądowe słone łąki, pastwiska i szuwały• 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich• 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi• 3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion, Potamion</i>• 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
<ul style="list-style-type: none">• 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. Zgodnie z oceną oddziaływania na środowisko przeprowadzoną na potrzeby wydania decyzji środowiskowej, 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 miało tu uwzględnienie przy projektowaniu zakresu prac waloryzacji siedlisk w obrębie Zalewu, gdyż różne rejony Zalewu mają odmienną wartość przyrodniczą. Lokalizacja wysp na refulat została 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 oddziaływanie. Dla tej inwestycji została wydana decyzja środowiskowa, w której określono warunki środowiskowe, w tym odpowiednie działania mitygujące potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko.

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. Prace w obrębie toru wodnego do Portu Stepnica nie zagrażają w sposób bezpośredni siedliskom przyrodniczym i gatunkom w ostoi. Wtórny oddziaływaniem wykonywania prac czerpalnych może być wzrost koncentracji zawiesiny i wskutek tego pogorszenie warunków siedliskowych organizmów wodnych i ptaków. W obu przypadkach możliwe jest podjęcie działań minimalizujących ten wpływ poprzez zastosowanie np. kurtyn w trakcie prowadzenia prac czerpalnych, zastosowanie odpowiedniej technologii prowadzenia robót oraz ograniczeń czasowych dla prowadzenia prac czerpalnych, tak by uniknąć znaczących oddziaływań na organizmy wodne.

Wolin i Uznam PLH320019

Obszar charakteryzuje się ogromną różnorodnością ekosystemów lądowych, bagiennych i wodnych oraz bogatą florą i fauną. Przedmiotami ochrony w ostoi są siedliska przyrodnicze i gatunki zestawione w poniższej tabeli:

Tabela 41 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"> • 1130 Estuaria • 1210 Kidzina na brzegu morskim • 1230 Klify na wybrzeżu Bałtyku • 1330 Solniska nadmorskie (<i>Glauco-Puccinellietalia</i>, część – zbiorowiska nadmorskie) • 2110 Inicjalne stadia nadmorskich wydm białych • 2120 Nadmorskie wydmy białe • 2130 Nadmorskie wydmy szare • 2140 Nadmorskie wrzosowiska bażynowe • 2180 Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich • 2330 Wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi • 3140 Twardowodne oligo i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic <i>Cheretea</i> • 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympeion</i>, <i>Potamion</i> • 3270 Zalewane muliste brzegi rzek • 4030 Suche wrzosowiska • 6120 Ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe • 6210 Murawy kserotermiczne • 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe • 7110 Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą • 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska • 7150 Obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku <i>Rhynchosporion</i>

- 7210 Torfowiska nakredowe
- 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk
- 9110 Kwaśne buczyny
- 9130 Żyzne buczyny
- 9150 Ciepłolubne buczyny storczykowe
- 9190 Pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy
- 91D0 Bory i lasy bagienne

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

- 1095 minóg morski
- 1103 parposz
- 1032 skójka gruboskorupowa
- 1084 pachnica dębowa
- 1088 kozioróg dębosz
- 1188 kumak nizinny
- 1166 traszka grzebieniasta
- 1355 wydra
- 1324 nocek duży
- 1364 szarytka morska
- 1351 morświn zwyczajny

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 budową terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu oraz modernizacją toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Realizacja terminala kontenerowego może powodować oddziaływania na przedmioty ochrony, zwłaszcza siedliska związane z pasem wydmowym, nie przewiduje się jednak na tym etapie znaczących oddziaływań. Wykonanie drugiej z tych inwestycji będzie się wiązać z pogłębieniem istniejącego toru wodnego, a tym samym jego poszerzeniem. W odniesieniu do chronionych siedlisk przyrodniczych (głównie siedlisk wodnych – estuarium i zalewane muliste brzegi rzek) oraz gatunków ryb stanowiących przedmiot ochrony nie przewiduje się na tym etapie znaczących oddziaływań w 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: A294 wodniczka, A056 płaskonos, A052 cyraneczka, A055 cyranka, A051 krakwa, A043 gęgawa, A039 gęś zbożowa, A466 biegus zmienny (schinzii), A075 bielik, A177 mewa mała, A292 brzęczka, A068 bielaczek, A070 nurogęś, A069 tracz długodzioby, A074 kania ruda, A160 kulik wielki, A323 wąsatka, A017 kormoran czarny, A391 kormoran czarny (sinensis), A005 perkoz dwuczuby, A048 ohar, A162 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), powinna zapewnić minimalizację presji i zagrożeń.

W granicach ostoi wykonywane będą również prace związane z modernizacją toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. 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: A200 alka, A202 nurnik, A064 lodówka, A002 nur czarnoszyi, A001 nur rdzawoszyi, A066 uhla, A065 markaczka, A069 tracz długodzioby, A007 perkoz rogaty, A005 perkoz dwuczuby, A006 perkoz rdzawoszyi.

Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002

Obszar wyznaczony na akwenie Zatoki Pomorskiej o zróżnicowanym dnie morskim - od piaszczystych ławic, po rozległe żwirowiska i głazowiska. Przedmiotami ochrony są tu piaszczyste ławice podmorskie (1110) oraz gatunki - parposz (1103), morświn (1351) oraz minóg morski (1095).

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 ostoj 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 ostoji są 24 typy siedlisk przyrodniczych, 5 gatunków zwierząt.

Tabela 42 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"> • 1310 śródłądowe błotniste solniska z solirodem <i>Salicornion ramosissimae</i> • 1340 śródłądowe słone łąki, pastwiska i szuwary • 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne • 3160 naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne • 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników • 3270 zalewane muliste brzegi rzek • 4010 wilgotne wrzosowiska z wrzoścem bagiennym • 4030 suche wrzosowiska • 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe • 6430 nizinne ziołorośla nadrzeczne i okrajkowe • 6510 łąki świeże użytkowane ekstensywnie • 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą • 7120 torfowiska wysokie zdolne do regeneracji • 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska • 7150 obniżenia na podłożu torfowym • 7230 torfowiska alkaliczne – mechowiska • 9110 kwaśne buczyny • 9130 żyzne buczyny • 9160 grąd subatlantycki • 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny • 9190 kwaśne dąbrowy • 91D0 bory i lasy bagienne – brzeziny • 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe • 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe 	
Gatunki wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG	
<ul style="list-style-type: none"> • 1149 koza • 1163 głowacz białołęty • 1096 minóg rzeczny • 1099 minóg strumieniowy 	<ul style="list-style-type: none"> • 1106 łosoś atlantycki • 1084 pachnica dębowa • 1188 kumak nizinny • 1355 wydra

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 43 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"> • 3110 jeziora lobeliowe • 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic • 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne • 3160 naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne • 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zb. włosieniczników • 6120 ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe • 6430 nizinne ziołorośla nadrzeczne i okrajkowe • 6510 łąki świeże użytkowane ekstensywnie • 7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą • 7120 torfowiska wysokie zdolne do regeneracji • 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska • 7150 obniżenia na podłożu torfowym • 7230 torfowiska alkaliczne – mechowiska • 9110 kwaśne buczyny • 9130 żyzne buczyny • 9160 grąd subatlantycki • 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny • 9190 kwaśne dąbrowy • 91D0 bory i lasy bagienne – brzeziny • 91E0 lasy łąkowe wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe 	
Gatunki wymienione w załączniku I do Dyrektywy 92/43/EWG	
<ul style="list-style-type: none"> • wydra (1355) • bóbr europejski (1337) • kumak nizinny (1188) • traszka grzebieniasta (1166) • głowacz białołetwy (1163) • koza (1149) • łosoś atlantycki (1106) • minóg rzeczny (1099) 	<ul style="list-style-type: none"> • minóg strumieniowy (1096) • różanka (5339) • czerwoczyk nieparek (1060) • zalotka większa (1042) • trzepla zielona (1037) • skójka gruboskorupowa (1032) • poczwarówka zwężona (1014) • poczwarówka jajowata (1016) • haczykowiec błyszczący (1393) - roślina

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

Realizacja przebudowy wejścia do Portu Ustka będzie obejmowała przebudowę falochronów, budowę nabrzeża i pogłębianie toru wodnego, co może powodować zakłócenia w ujściowym odcinku rz. Słupi szczególnie w obrębie siedlisk tarliskowych minogów rzecznych i strumieniowego oraz na trasie wędrówek

diadromicznego łososia. W związku z tym, może być konieczne wprowadzenie ograniczeń czasowych w wykonywaniu robót czerpalnych w rejonie ujścia Słupi, w celu zminimalizowania negatywnego wpływu na przedmioty ochrony ostoi.

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.

Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002

Obszar ustanowiony dla ochrony populacji ptaków zimujących (wg SDF z lutego 2017): A200 alka, A202 nurnik, A064 łodówka, A184 mewa srebrzysta, A066 uхла, A065 markaczka.

Realizacja przebudowy wejścia do Portu Ustka będzie obejmowała przebudowę falochronów, budowę nabrzeża i pogłębianie toru wodnego, co może powodować płoszenie ptaków zimujących w rejonie ujścia rz. Słupi i pogorszenie stanu ich żerowisk w okresie budowy. W związku z tym może być konieczne wprowadzenie ograniczeń czasowych w wykonywaniu prac w obrębie falochronów oraz robót czerpalnych na torze podejściowym, w celu zminimalizowania negatywnego wpływu na przedmioty ochrony ostoi.

Zalew Wiślany PLB280010

Obszar dedykowany ochronie bogatej fauny ptaków wodnych. Przedmiotami ochrony tego obszaru są (wg SDF 2018): lęgowe gatunki ptaków – A056 płaskonos, A052 cyraneczka, A055 cyranka, A043 gęgawa, A028 czapla siwa, A061 czernica, A196 rybitwa białowąsa, A197 rybitwa czarna, A036 łąbędź niemy, A075 bielik, A058 hełmiatka, A391 kormoran czarny (sinensis), A005 perkoz dwuczuby, A120 zielonka, A119 kropiatka, A048 ohar, A162 krwawodziób oraz gatunki migrujące i/lub zimujące: A052 cyraneczka, A061 czernica, A036 łąbędź niemy, A041 gęś białoczelna, A039 gęś zbożowa, A177 mewa mała, A068 bielaczek, A051 krakwa, A125 łyska.

Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007

W obszarze przedmiotami ochrony następujące siedliska i gatunki:

Tabela 44 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">• 1130 estuaria• 1150 laguny przybrzeżne (zalewy i jeziora przy morskie)• 1210 kidzina na brzegu morskim• 2110 inicjalne stadia nadmorskich wydm białych• 2120 nadmorskie wydmy białe• 2130 nadmorskie wydmy szare• 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich• 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne

<ul style="list-style-type: none"> • 6430 ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne • 6510 ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże • 91D0 bory i lasy bagienne i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne
Gatunki wymienione w załączniku II do Dyrektywy 92/43/EWG
<ul style="list-style-type: none"> • 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>

Rezerwat przyrody Zatoka Elbląska

W tym ornitologicznym rezerwacie szeroki pas szuwarów i zarośli na brzegach Zatoki Elbląskiej 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 tysek. 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.

Część inwestycji związana z poprawą parametrów infrastruktury dostępu do portu w Elblągu będzie realizowana w granicach obu ostoi Natura 2000 (ptasiej i siedliskowej) oraz rezerwatu przyrody Zatoka Elbląska, 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 (2015 r.). 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.

W kolejnym etapie projektowania dla przedsięwzięcie polegającego na *Budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską* został opracowany raport o oddziaływaniu na środowisko (2018 r.) i przeprowadzono procedurę oceny oddziaływania na środowisko, podczas której przeanalizowano

potencjalne oddziaływania, zaproponowano środki minimalizujące wpływ na środowisko oraz działania kompensacyjne w myśl ustawy Prawo ochrony środowiska. Dla przedsięwzięcia została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (nie jest ona ostateczna).

Obszar Chronionego Krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski

Działania inwestycyjne przewidziane w projekcie Programu do realizacji w Porcie Kołobrzeg oraz w Porcie Darłowo będą wykonywane w granicach OChK Koszaliński Pas Nadmorski. O wartości tego obszaru decydują poza walorami krajobrazowymi układ siedlisk charakterystyczny dla polskiego wybrzeża Bałtyku: piaszczyste plaże, wydmy nadmorskie z drzewiastą i zaroślową roślinnością wydmową, tereny leśne, łąki z roślinnością halofilną oraz podmokłe łąki i trzcinowiska na zapleczu wydm oraz przymorskie jezioro Jamno z mierzeją oddzielającą go od morza. W granicach OChK znajdują się siedliska ważne dla bytowania, cennych kręgowców, takich jak traszka zwyczajna, ropucha szara, żaby: jeziorkowa, trawna i moczarowa, jaszczurki: żyworodna i padalec, derkacz, ksyż, kania ruda i błotniaki: stawowy oraz łąkowy, świerszczak oraz strumieniówka, dzierzby, nietoperze i łasicowate. Wybrzeże Bałtyku jest okresowo wykorzystywane przez foki.

W przypadku realizacji przebudowy układu torowego od stacji Kołobrzeg na potrzeby obsługi portu oraz zadań poprawiających integrację Portu Darłowo z zapleczem poprzez infrastrukturę drogową i kolejową można zakładać, że ingerencja w środowisko przyrodnicze nie będzie znacząca, przy czym jeśli inwestycja realizowana będzie jako inwestycja celu publicznego, to zakazy określone w odniesieniu do działań podejmowanych w OChK i wynikające z odpowiednich aktów prawnych nie obowiązują.

Użytki ekologiczne – „Zielone Wyspy” i „Wydma w Górkach Zachodnich”

Użytek ekologiczny „Zielone Wyspy” powołano dla ochrony stanowisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz zróżnicowanych siedlisk przyrodniczych. Użytek ekologiczny „Wydma w Górkach Zachodnich” został ustanowiony dla ochrony siedlisk wydmowych oraz występującej na niej specyficznej roślinności piaskolubnej.

Te dwa użytki ekologiczne położone są w granicach Portu Gdańsk, w rejonie ujścia Wisły Śmiałej. Projekt Programu nie przewiduje realizacji inwestycji kolidujących ze wspomnianymi użytkami ekologicznymi.

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 kompensacyjnych.

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

Należy podkreślić, że na etapie planowania inwestycji, inwestorzy będą się ubiegać o decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Na tym etapie właściwy organ dokona analizy wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na formy ochrony przyrody.

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 kwestii poprawy 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 z 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*;
- tworzenie możliwości bunkrowania statków paliwem LNG;
- 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.

Wśród przedsięwzięć realizujących ten cel wymienić należy m.in.: „Przygotowanie infrastruktury portowej do zasilania statków z alternatywnych źródeł – bunkrowanie paliwem LNG oraz zasilanie energią elektryczną z lądu (dot. Portu Gdynia) oraz „Budowę stanowiska statkowego do eksportu LNG w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu.

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 tacznice 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 możliwości 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 sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

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-Jarostawiec). 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 doposażenie 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 zostanie 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 2030. 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 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 załadowania części akwenu. Jest to szczególnie ważne gdyż już obecnie obserwuje się wysoką presję na środowisko naturalne, koncentrująca 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 dotyczącego 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. Należy jednak zwrócić uwagę, że działania w tym zakresie opisane w Programie będą 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.

Potencjalne oddziaływania transgraniczne mogłyby być wynikiem inwestycji w portach zlokalizowanych w akwenie Zatoki Szczecińskiej i Zalewie Wiślanym - porty Szczecin, Świnoujście, Police, Stepnica, Elbląg, i chodzi tu głównie o rozległe przestrzennie inwestycje, jak modernizacja (pogłębienie) toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Wskazane w programie inwestycje dla portów w Gdańsku, Gdyni, Kołobrzegu, Ustce, Darłowie, oraz przewidywane inwestycje dotyczące pozostałych portów i przystani nie będą oddziaływać transgranicznie.

Przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko i decyzja środowiskowa dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m wykazała, że realizacja inwestycji nie spowoduje oddziaływań transgranicznych (na terytorium Republiki Federalnej Niemiec). Analizowano potencjalne oddziaływania o charakterze transgranicznym w następującym zakresie:

- wpływu pogłębienia toru wodnego w cieśninie Świny na zasięg rozchodzenia się w Zalewie Szczecińskim napływającej wody słonej oraz na zmiany w rozdziale przepływów pomiędzy Świnę, Dziwnę i Pianę;
- wpływu na zasoby dóbr kultury, zabytki i obszary ochrony archeologicznej;
- oddziaływania akustycznego oraz propagacji zanieczyszczeń do powietrza, w tym wpływu na zmiany klimatu w skali międzynarodowej;
- wpływu na zasoby i strukturę siedlisk ptaków migrujących i zimujących, w tym stanowiących przedmiot ochrony obszarów Natura 2000.

Stwierdzono, że w żadnym z tych obszarów nie wystąpią negatywne oddziaływania, których zasięg mógłby wykraczać poza terytorium Polski.

Z raportu o oddziaływaniu na środowisko, w oparciu o który przeprowadzono procedurę oceny oddziaływania na środowisko i wydana została decyzja środowiskowa dla budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską wynika, że realizacja inwestycji nie spowoduje oddziaływań transgranicznych. Analizowano potencjalne oddziaływania o charakterze transgranicznym (na terytorium Federacji Rosyjskiej) w zakresie:

- zmiany morfolitodynamiki strefy brzegowej Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej oraz litodynamiki dna Zalewu Wiślanego;
- oddziaływania na ustrój hydrologiczny Zalewu Wiślanego;
- oddziaływania na warunki hydrogeologiczne Mierzei Wiślanej;
- oddziaływania na stan fizyko-chemiczny wód Zalewu Wiślanego w fazie budowy;
- wpływu na siedliska przyrodnicze, bentos oraz ichtiofaunę Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej, w tym na obszary podlegające ochronie;
- wpływu na krajobraz Mierzei od strony Zatoki Gdańskiej;
- skażenia wód akwenu w przypadku wystąpienia poważnej awarii jednostki pływającej i w konsekwencji rozlewu substancji ropopochodnych.

Stwierdzono, że w żadnym z tych obszarów nie wystąpią negatywne oddziaływania, których zasięg mógłby obejmować terytorium Federacji Rosyjskiej.

Obie wyżej wspomniane inwestycje to przedsięwzięcia o rozległym zakresie przestrzennym, dla których opracowano obszerne dokumentacje, w tym raporty o oddziaływaniu na środowisko, przeprowadzono ocenę oddziaływania na środowisko i wydano decyzje środowiskowe. Biorąc pod uwagę zakres tych inwestycji i przeprowadzone analizy wykazano, że nie wystąpią negatywne oddziaływania na obszary położone poza terytorium Polski.

Inne inwestycje przewidziane w Programie, dla których nie określono jeszcze szczegółowych ram, a nie są inwestycjami o skali porównywalnej do opisanych dwóch przypadków tylko mniejszymi lub będą realizowane w odległości 40-50 km od granic państwa (inwestycje w Portach Gdynia i Gdańsk), można ocenić jako niestwarzające ryzyka wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

Jednocześnie należy podkreślić w tym miejscu, że plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych, w tym przypadku szczególnie Odrzańskiej Drogi Wodnej nie stanowią elementu PRPPM 2030. Planowane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w ramach odrębnej procedury uwzględniającej analizę oddziaływań transgranicznych.

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:

- lokalizację zapleczy wykonawstwa w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych;
- 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;
- wyposażenie zaplecza budowy w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych;
- 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 ostonowego oraz zaporą przeciwozlewową same w sobie stanowią realizację celu i działanie 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.

Minimalizacje wpływu w zakresie utraty siedlisk bezkręgowców:

- odkładanie urobku w rezerwuarach/klapowiskach z podziałem na kwatery - koncentracja odkładu urobku na ograniczonej powierzchni (kwaterze) pozwala na czasowe zachowanie nienaruszonej zoocenozy dna na pozostałym obszarze rezerwuarów i sprzyja rekolonizacji;
- odkładanie urobku na odcinkach plaży ze stwierdzonym zmieraczkim plażowym w okresie zimowym (grudzień-luty) oraz zachowanie kilkumetrowej strefy buforowej przed czołem wydmy.

Minimalizacje wpływu w zakresie zmętnienia oraz utraty siedlisk ichtiofauny (zasypywanie strefy plażowej urobkiem z prac czerpalnych):

- zakaz składowania urobku w strefie plażowej w rejonach ujściowych w okresie tarła minogów rzecznych i łososi (październik – marzec);
- zakaz składowania urobku w strefie plażowej w okresie tarła chronionych gatunków ryb (marzec-maj).

Minimalizacje wpływu w zakresie utraty siedlisk ornitofauny:

- zakaz odkładania urobku na odcinkach plaż ważnych dla koncentracji ptaków zimujących w okresie listopad-luty;
- zakaz odkładania urobku na odcinkach plaż ważnych dla ptaków lęgowych w okresie lęgowym (w zależności od składu zespołu ptaków);
- zakaz odkładania urobku w rejonach rezerwatów ptasich;

- niedopuszczenie do lęgów na falochronach poprzez rozpoczęcie prac przed sezonem lęgowym (luty/marzec) lub rozpoczęcie prac po sezonie lęgowym (początek września).

Minimalizację wpływu w zakresie zakłócania siedlisk ssaków morskich:

- wyłączenie z odkładania urobku rejonu ujścia Wisły Przekop;
- rozpoczęcie odkładania urobku na kolejnych odcinkach wybrzeża poprzedzone wizją nadzoru przyrodniczego pod kątem występowania ssaków morskich;
- stosowanie odstraszczy ssaków morskich przed przystąpieniem do prac powodujących wysoki poziom hałasu podwodnego (np. praca kafara).

W przypadku wszystkich wyżej wymienionych środków minimalizujących oddziaływanie konieczne jest, by ich stosowanie odbywało się pod nadzorem przyrodniczym, który zagwarantuje prawidłowe wdrażanie ustaleń zawartych w decyzjach środowiskowych. Nadzór będzie mógł także w razie potrzeby szybko zareagować w przypadku niespodziewanych zagrożeń.

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. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowała wytyczne techniczne do konwencji (IMO BWM Guidelines). Zgodnie z postanowieniami konwencji wszystkie statki i ich załogi zobowiązane są do:

- przeprowadzenia przeglądu zasadniczego, po którym wydane zostanie Międzynarodowe Świadectwo 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;
- odpowiedniego postępowania z wodami balastowymi podczas każdego rejsu, obejmujące ich wymianę lub oczyszczenie przy użyciu zatwierdzonego systemu uzdatniania wód balastowych.

Na etapie projektowania poszczególnych przedsięwzięć należy uwzględnić udział specjalistów z zakresu ochrony dziedzictwa podwodnego w celu szczegółowego określenia ryzyka kolizji z substancją zabytkową. W przypadku spodziewanych kolizji należy zapewnić nadzór archeologiczny i przeprowadzić archeologiczne badania ratownicze lub zabezpieczenie zabytków.

W odniesieniu do siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków chronionych możliwe jest też podejmowanie działań o charakterze kompensacyjnym, w rozumieniu art. 75 ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska,

mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód. Do takich działań, jakie można podejmować w przypadku negatywnego wpływu na walory przyrodnicze strefy nadmorskiej należą:

- odtwarzanie siedlisk przyrodniczych w obrębie pasa wydmowego;
- poprawa stanu siedlisk przyrodniczych zdegradowanych, o stanie zachowania złym;
- tworzenie wysp z refulatu jako potencjalnych siedlisk dla ptaków migrujących, zimujących;
- tworzenie potencjalnych siedlisk lęgowych dla ptaków na platformach lub barkach.

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;
- w przypadku konieczności refulacji osadów zanieczyszczonych możliwa jest ich konsolidacja za pomocą środków chemicznych zapobiegająca przed ich nadmierną resuspensją;
- ścieki opadowe z zaplecza budowy odprowadzać do odbiorników jedynie po podczyszczeniu w odstojnikach 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 OOS 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 niezanieczyszczony 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 cele środowiskowe obszarów chronionych według wymagań art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

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 ważną będzie realizacja 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 2030 roku na środowisko

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

- stan jakości wód powierzchniowych i podziemnych:
 - badanie wskaźników fizykochemicznych wód w basenach/kanałach portowych;
- stan zachowania przedmiotów ochrony na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, które znajdują się w granicach portów morskich lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie:
 - badanie wskaźników biologicznych wód w basenach/kanałach portowych, w sąsiedztwie torów podejściowych;
 - monitoring makrofauny dennej pod kątem badań odbudowy zespołu mięczaków;
 - monitoring rozmieszczenia i liczebności ptaków lęgowych;
 - monitoring liczebności i rozmieszczenia ptaków zimujących;
- poziom lokalnych zmian klimatu akustycznego:
 - pomiary hałasu pochodzącego z terenów portowych;
 - pomiary hałasu podwodnego w rejonie torów podejściowych;
- poziom zanieczyszczenia powietrza, ze szczególnym uwzględnieniem terenów, na których wystąpi zwiększony ruch pojazdów i maszyn:
 - pomiar stężeń tlenków azotu, dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego;
- zapotrzebowanie oraz stan wykorzystania nieodnawialnych zasobów paliw;
- kondycję zdrowotną i bezpieczeństwo ludzi;
- poziom zanieczyszczenia gruntów i osadów w punktach kontrolnych:
 - monitoring czystości osadów dennych w basenach/kanałach portowych.

Badania stanu elementów przyrodniczych, szczególnie organizmów żywych podlegających oddziaływaniu, są często prowadzone już na etapie realizacji inwestycji, w ramach nadzoru przyrodniczego. Pozwala to na bieżąco monitorować prawidłowość i skuteczność działań minimalizujących realizowanych w trakcie budowy oraz daje szansę na szybką reakcję w przypadku niespodziewanych zagrożeń.

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 gatunków obcych, z którego dane gromadzi Instytut Ochrony Przyrody PAN w Krakowie;
- 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 priorytetu 5.

W przypadku realizacji dużych inwestycji w portach w Gdyni i Gdańsku, na Zatoce Puckiej, należałoby monitorować:

- harmonogram i postęp prac dla poszczególnych inwestycji, szczególnie budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni i Portu Centralnego w Gdańsku;
- harmonogram i wdrażanie działań minimalizujących i kompensacyjnych (jeśli będą planowane);
- skuteczność podjętych środków minimalizujących i kompensacyjnych (jeśli będą wskazane w decyzjach środowiskowych);
- stan zachowania przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, na podstawie danych gromadzonych na potrzeby planu ochrony.

11. Wnioski końcowe

Dokument pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” jest zgodny z założeniami i celami określonymi w innych dokumentach strategicznych wyższego szczebla. 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 2030 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 kompensacyjne. 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. Przy tym podkreślenia wymaga fakt, że ze względu na znaczenie tych portów dla gospodarki narodowej za realizacją planów rozwojowych w Porcie Gdańsk i Porcie Gdynia przemawiają przesłanki nadrzędnego interesu publicznego.

Należy zauważyć, że większość działań wynikających z projektu PRPPM 2030 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. W prognozie uwzględniono również fakt, że dla części inwestycji wydano już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.

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

Brak przyjęcia PRPPM 2030 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 morzem²³. Brak podejmowania działań rozwojowych w polskich portach morskich spowoduje, że większa część ładunków będzie odprawiana w portach zagranicznych, skąd do Polski będą transportowane drogą lądową transportem kołowym, obciążając istniejącą sieć drogową i zwiększając presję na tereny w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych.

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 i podatków związanych z obrotem towarowym. 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 stworzy możliwość dalszego dynamicznego rozwoju portów morskich i przystani, przyczyni się do wykorzystania w pełni potencjału jakim dysponują oraz wypełnienia jednego z najważniejszych priorytetów, jakim jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu.

²³ 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 1997 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. 2018 poz. 2081)
8. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz.U. 2018 r. poz. 2268)
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. GUS, Leszczyńska C., Polska 1918-2018. Historia Polski w liczbach. Tom 5, Warszawa 2018; publikacja dostępna na stronie: <http://stat.gov.pl>
5. WIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za rok 2017, Szczecin 2018; publikacja dostępna na stronie: <http://wios.szczecin.pl>
6. WIOŚ, Raport o stanie środowiska w województwie zachodniopomorskim za rok 2016, Szczecin 2017, publikacja dostępna na stronie: <http://wios.szczecin.pl>
7. WIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim za rok 2017, Gdańsk 2018; publikacja dostępna na stronie: <http://gdansk.wios.gov.pl>
8. WIOŚ, Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim za rok 2016, Gdańsk 2017; publikacja dostępna na stronie: <http://gdansk.wios.gov.pl>
9. WIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2017, Olsztyn 2018; publikacja dostępna na stronie: <http://wios.olsztyn.pl>
10. WIOŚ, Raport o stanie środowiska w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2016, Olsztyn 2017; publikacja dostępna na stronie: <http://wios.olsztyn.pl>
11. 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
12. Ocena wpływu obecnych i przyszłych zmian klimatu na strefę polskiego wybrzeża i ekosystem Morza Bałtyckiego, IMGW, 2014
13. Warunki klimatyczne i oceanograficzne w Polsce i na Bałtyku Południowym. Spodziewane zmiany i wytyczne do opracowania strategii adaptacyjnych w gospodarce krajowej, IMGW, 2012
14. 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>
15. Jakusik, Wójcik, Pilarski, Biernacik, 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
16. Kondracki J. Geografia regionalna Polski, PWN, Warszawa, 2014
17. Zeszyty Zielone Akademii, Zeszyt nr 7: „Morze Bałtyckie – o tym warto wiedzieć”, 1998 – elektroniczna wersja książki

18. 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/>
17. <http://www.kolizjeptakami.pl/obszary-koncentracji-ptakow>
18. <http://www.umgdy.gov.pl>

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-HS-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)”

Szanowne 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
Zastępca 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;

- 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.

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).

Zegzawie Krawiec
 DYREKTOR
 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
sekretariat@umsl.gov.pl
www.umsl.gov.pl
iow@umsl.gov.pl

KANCELARIA OGÓLNA
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

