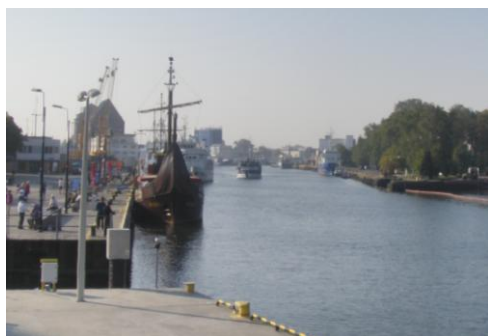




Analiza uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego lądowej części obszarów przybrzeżnych położonych w granicach województwa zachodniopomorskiego

na potrzeby "Studium uwarunkowań do Planu Zagospodarowania
Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich"

opracowano na podstawie
dokumentów, programów i planów rozwojowych województwa zachodniopomorskiego,
studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin nadmorskich
oraz wniosków złożonych w wyniku wszczęcia procedury opracowania planu
dla polskich obszarów morskich.



Szczecin, wrzesień 2014 r.

**Analiza
uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego lądowej części obszarów
przybrzeżnych położonych w granicach województwa zachodniopomorskiego**

na potrzeby **"Studium uwarunkowań do Planu Zagospodarowania
Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich"**

wykonana w Regionalnym Biurze Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie



pod kierunkiem Dyrektora:
arch. Stanisława Dendewicza

Zespół:
arch. Leszek Jastrzębski
arch. Dorota Nowoświecka
mgr Milena Nowotarska
mgr Jan Smutek
mgr Tomasz Jaksina
mgr Robert Woźniński
Mirosław Izdebski
staż. Piotr Kaszczyszyn

Spis treści

I. Wstęp

- 1.1. Podstawa realizacji opracowania
- 1.2. Cel i zakres opracowania, założenia merytoryczne
- 1.3. Delimitacja obszaru analiz
- 1.4. Spis ilustracji, map
- 1.5. Spis załączników graficznych

II. Poziom regionalny (województwo)

- 2.1. Dane podstawowe i krótka charakterystyka województwa zachodniopomorskiego
- 2.2. Analizy dokumentów
 - 2.2.1. Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020
 - 2.2.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wraz z wnioskami z okresowej oceny planu z 2012 r.
 - 2.2.3. Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 r.
 - 2.2.4. Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015
 - 2.2.5. Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do roku 2015
 - 2.2.6. Program Strategiczny Gospodarka
 - 2.2.7. Program Operacyjny RYBY 2007-2013 („Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007 – 2013”) (2014-2020)
 - 2.2.8. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020
 - 2.2.9. Projekt stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego

III. Poziom lokalny (gminy)

- 3.1. Wykaz gmin
- 3.2. Wykaz analizowanych rodzajów/typów dokumentów
- 3.3. Analizy dla poszczególnych gmin
 - 3.3.1. Miasto Świnoujście
 - 3.3.2. Miasto Międzyzdroje
 - 3.3.3. Gmina Wolin
 - 3.3.4. Gmina Dziwnów
 - 3.3.5. Kamień Pomorski
 - 3.3.6. Gmina Rewal
 - 3.3.7. Gmina Trzebiatów
 - 3.3.8. Miasto Kołobrzeg
 - 3.3.9. Gmina Kołobrzeg - gmina wiejska
 - 3.3.10. Gmina Ustronie Morskie
 - 3.3.11. Gmina Będzino
 - 3.3.12. Gmina Mielno
 - 3.3.13. Miasto Darłowo
 - 3.3.14. Gmina Darłowo - gmina wiejska
 - 3.3.15. Postomino

IV. Wnioski do projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich

I. Wstęp

1.1. Podstawa realizacji opracowania

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie jako wojewódzka jednostka samorządowa, realizująca statutowe zadania należące do kompetencji samorządu województwa i jego organów w zakresie gospodarki przestrzennej i rozwoju regionalnego, realizuje zadanie pn. „Analiza uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego lądowej części obszarów przybrzeżnych położonych w granicach województwa zachodniopomorskiego na potrzeby Studium uwarunkowań do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich” na podstawie umowy z dnia 11 lipca 2014 r. zawartej z Instytutem Morskim w Gdańsku na podstawie oferty RBGP z dnia 30 maja 2014 r.

Podstawę prawną realizacji opracowania stanowią przepisy Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. 2013 poz. 934 z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 5 sierpnia 2013 r. w sprawie planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (Dz. U. 2013 poz. 1051).

Zgodnie z § 10 przywołanego rozporządzenia:

- 1) materiały planistyczne tj. dokumenty i opracowania sporządzone na potrzeby planu, opracowania, analizy, prognozy, przyjęte studia i decyzje wydane przez właściwe organy dla przyległego terenu lądowego
oraz
- 2) dane źródłowe tj. informacje o danym obszarze mające wpływ na jego przyszłe przeznaczenie, dotyczące w szczególności istniejących tras żeglugowych, obszarów chronionej przyrody, miejsc poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin lub wydobywania kopalin, lokalizacji infrastruktury technicznej, wraków, składowania urobku, obszarów wojskowych, obszarów dziedzictwa kulturowego, żywych zasobów rybnych i aktywności rybackiej, turystyki, istniejącego i planowanego zagospodarowania przyległych do obszaru planu obszarów lądowych i morskich, modeli ryzyka ekologicznego,

wykorzystywane na potrzeby planu powinny być aktualne w dniu przystąpienia do sporządzania planu.

W związku z powyższym niezbędnym jest przeprowadzenie niniejszej analizy uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego wynikających m.in. z dokumentów planistycznych, strategii rozwoju, zidentyfikowanych kierunków i priorytetów rozwoju jednostek samorządu terytorialnego położonych w sąsiedztwie akwenu objętego opracowaniem planu.

Opracowanie Studium uwarunkowań do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich stanowi również odpowiedź na zapisy Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030) przyjętej Uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r. poz. 252), w której dla „Strefy przybrzeżnej”, jako jednego z obszarów funkcjonalnych szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej ustalono obowiązek opracowania „Studium zagospodarowania przestrzennego dla strefy przybrzeżnej” – cyt.: *Aby stworzyć podstawy do integracji przestrzeni obszarów morskich i wykorzystać ją w sposób optymalny, zostanie opracowane studium zagospodarowania przestrzennego dla obszarów przybrzeżnych (Rysunek 43.). Za opracowanie studium na zasadzie ustalenia obligatoryjnego KPZK 2030 (Tabela 5.) będzie odpowiedzialny zespół powołany przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego wraz z innymi ministrami*

właściwymi we współpracy z władzami samorządowymi regionów nadmorskich. Studium będzie zawierać ustalenia wiążące administrację morską, samorządy województw, a przez plan zagospodarowania przestrzennego województwa (którego rolą wzrośnie) także gminy nadmorskie.

1.2. Cel i zakres opracowania, założenia merytoryczne

15 listopada 2013 r. Dyrektorzy Urzędów Morskich w Szczecinie, Słupsku i Gdyni podali do publicznej wiadomości poprzez obwieszczenie informację o przystąpieniu do procesu planistycznego, którego celem jest sporządzenie projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich. W trakcie tego procesu mają zostać opracowane Studium uwarunkowań do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich oraz sam Plan Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich (PZPPOM). Zgodnie z obwieszczeniem zakres przestrzenny opracowania obejmować ma polskie obszary morskie w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z wyłączeniem morskich wód wewnętrznych określonych w art. 4 pkt 1, 3 i 4 ustawy.

Analiza uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego lądowej części obszarów przybrzeżnych położonych w granicach województwa zachodniopomorskiego stanowi element prac planistycznych realizowanych na potrzeby opracowania projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru polskich wód morskich tj. "Studium uwarunkowań do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich" poprzedzającego etap formułowania ustaleń planu.

Zasadniczym celem prowadzonych prac jest zebranie i analiza dokumentów poziomu regionalnego (wojewódzkiego) i lokalnego (gminnego), określających kierunki i priorytety rozwoju przestrzennego obszaru objętego opracowaniem (patrz pkt 1.3. Delimitacja obszaru analiz):

- 1) programów i planów rozwojowych województwa zachodniopomorskiego oraz innych dokumentów regionalnych o charakterze strategicznym, w tym Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego;
- 2) studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin nadmorskich województwa zachodniopomorskiego;
- 3) programów i planów rozwojowych gmin nadmorskich województwa zachodniopomorskiego;
- 4) wniosków sformułowanych przez samorządy i skierowanych do administracji morskiej w ramach realizowanej procedury planistycznej.

Głównym kryterium wniosków formułowanych na podstawie analiz w/w dokumentów jest identyfikacja zamierzeń i oczekiwań samorządów lokalnych tego obszaru w sferze szerszego wykorzystania ich nadmorskiego położenia, jakie mogą być umożliwione dzięki wdrożeniu procesu planowania przestrzennego na polskich obszarach morskich oraz ich kwalifikacja jako propozycji zapisów kierunkowych do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich (cyt.: *Dla potrzeb opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich konieczne jest zdefiniowanie oczekiwań w stosunku do strefy przybrzeżnej wynikających z potrzeb obszarów lądowych.* - KPZK 2030, Rozdz. 6.3.1. Strefa przybrzeżna).

Opracowanie podzielone zostało na ramowe 4 części: wprowadzenie, analizę dokumentów poziomu regionalnego, analizę dokumentów poziomu gminnego oraz wnioski do projektu PZPPOM. Praktyczne konsekwencje przeanalizowanych zapisów w/w dokumentów

w odniesieniu do planowania na morzu zostały opisane w rozdziale IV w tabelach kierunkowych.

1.3. Delimitacja obszaru analiz

Przestrzenny obszar analiz obejmuje województwo zachodniopomorskie w zakresie powiazań w strefie przybrzeżnej oraz gminy województwa zachodniopomorskiego położone w pasie przybrzeżnym Bałtyku i dodatkowo ze względu na szczególne uwarunkowania przestrzenne gminę Kamień Pom., która nie graniczy bezpośrednio z morzem. Kryterium rozstrzygającym w tej kwestii były silne powiązania przestrzenne i społeczno-gospodarcze gminy ze strefą przybrzeżną.

Pas wybrzeża objęty opracowaniem - od granicy z Niemcami w Świnoujściu do granicy z województwem pomorskim w gminie Postomino, liczy 184,9 km długości.

Szerokość obszaru jest zróżnicowana i wynika z zasięgu granic gmin w głąb lądu, a waha się w przedziale od ok. 1,5 km w gminach Dziwnów, Rewal i Mielno do ok. 25 km w gminie Wolin.

Administrację rządową od strony morza sprawują na tym obszarze Urząd Morski w Szczecinie i Urząd Morski w Słupsku.

Rysunek 1. Delimitacja obszaru opracowania



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

1.4. Spis ilustracji, map

Rysunek 1.	Delimitacja obszaru opracowania.....	5
Rysunek 2.	Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego (2014 r.)	8
Rysunek 3.	Gminy ujęte w analizie	35
Rysunek 4.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Świnoujście	38
Rysunek 5.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Świnoujście	45
Rysunek 6.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Międzyzdroje	48
Rysunek 7.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Międzyzdroje.....	52
Rysunek 8.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Wolin.....	55
Rysunek 9.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Wolin.....	58
Rysunek 10.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Dziwnów	61
Rysunek 11.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Dziwnów.....	65
Rysunek 12.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Kamień Pomorski	68
Rysunek 13.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Kamień Pomorski	70
Rysunek 14.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Rewal	73
Rysunek 15.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Rewal	78
Rysunek 16.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Trzebiatów	81
Rysunek 17.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Trzebiatów	85
Rysunek 18.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Miasto Kołobrzeg	88
Rysunek 19.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Miasto Kołobrzeg	94
Rysunek 20.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Kołobrzeg	97
Rysunek 21.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Kołobrzeg	101
Rysunek 22.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Ustronie Morskie	104
Rysunek 23.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Ustronie Morskie.....	106
Rysunek 24.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Będzino	109
Rysunek 25.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Będzino	112
Rysunek 26.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Mielno.....	115
Rysunek 27.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Mielno	118
Rysunek 28.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Miasto Darłowo	121
Rysunek 29.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Miasto Darłowo.....	124
Rysunek 30.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Darłowo	127
Rysunek 31.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Darłowo.....	131
Rysunek 32.	Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Postomino.....	134
Rysunek 33.	Zamierzenia inwestycyjne Gminy Postomino	137

1.5. Spis załączników graficznych

- Załącznik 1. Wrys z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
- Załącznik 2. Legenda do wyrysów z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
- Załącznik 3. Gospodarka morska - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
- Załącznik 4. Zamierzenia inwestycyjne gmin nadmorskich województwa zachodniopomorskiego
- Załącznik 5. Legenda do map obrazujących zamierzenia inwestycyjne gmin nadmorskich

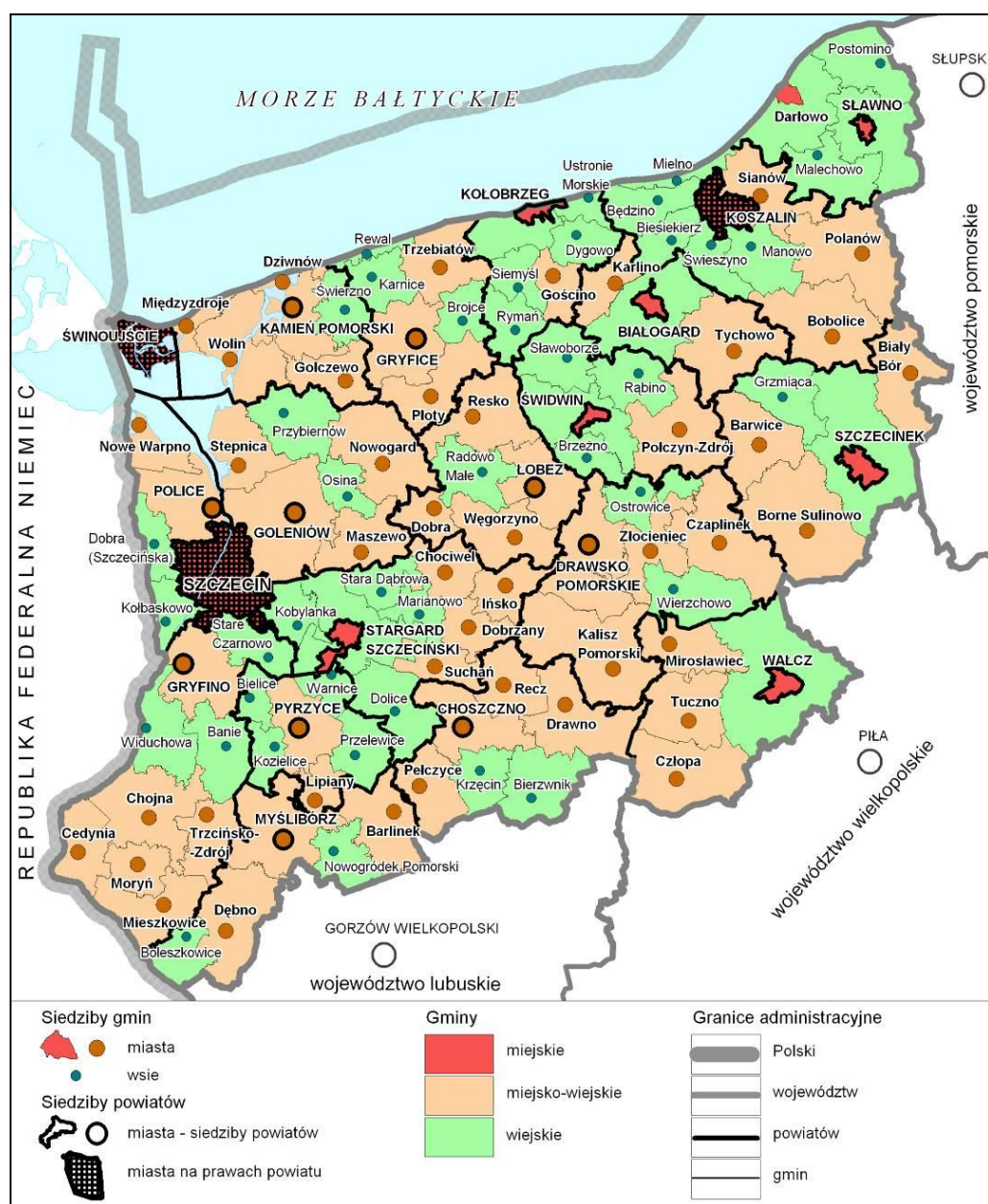
II. Poziom regionalny (województwo)

2.1. Dane podstawowe i krótka charakterystyka województwa zachodniopomorskiego

(na podstawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Woj. Zachodniopomorskiego i projektu zmiany PZPWZ – wg stanu na wrzesień 2014 r.)

Województwo zachodniopomorskie leży w północno-zachodniej Polsce (Pomorze Zachodnie i część Pomorza Środkowego). Graniczy na północy z Bałtykiem (184,9 km), na wschodzie z województwem pomorskim (190,9 km), na południu z województwami wielkopolskim (197,4 km) i lubuskim (216,9 km), na zachodzie z Republiką Federalną Niemiec (188,9 km). Granica z Republiką Federalną Niemiec przebiega częściowo na Odrze (98,5 km), morskich wodach wewnętrznych (20 km) (w poprzek Zalewu Szczecińskiego). Siedzibą władz województwa, rządowych i samorządowych, jest Szczecin.

Rysunek 2. Podział administracyjny województwa zachodniopomorskiego (2014 r.)



Źródło: opracowanie własne RBGPWZ – projekt zmiany PZPWZ (wrzesień 2014 r.)

Tabela 1. Podstawowe dane o województwie zachodniopomorskim (2012 r.)

Kategoria	Województwo zachodniopomorskie	Miejsce województwa w Polsce	Udział województwa w wartości krajowej w %	Średnia krajowa dla danej kategorii
Powierzchnia w km ²	22 892	5	7,3	×
Ludność w tys.	1 721,4	11	4,5	×
Powiaty	21	11	×	20
w tym miasta na prawach powiatu	3	11	×	4
Gminy	114	13	×	155
w tym miejskie	11	13	×	19
miejsko-wiejskie	53	3	×	38
wiejskie	50	14	×	98
Gęstość zaludnienia w osobach na 1 km ²	75	13	×	123
Przyrost naturalny w osobach na 1000 mieszkańców	-0,31	9	×	0,04
Ludność miejska w %	68,8	3	×	60,6
Powierzchnia wód powierzchniowych w %	5,3	2	×	2,1
Powierzchnia użytków rolnych w %	49,2	15	×	60,2
Powierzchnia lasów w %	36,3	4	×	29,8
Powierzchnia obszarów prawnie chronionych w %	21,1	14	×	32,5
Powierzchnia obszarów Natura 2000 w %	×	×	×	×
specjalnej ochrony ptaków	30,3	1	×	15,7
specjalnej ochrony siedlisk	18,4	3	×	11,0
Produkt krajowy brutto w mln zł (2011 r.)	57 698	10	3,8	×
Produkt krajowy brutto na 1 mieszk. w tys. zł (2011 r.)	33 485	8	×	39 665
Stopa bezrobocia w %	18,1	2	×	13,4
Podmioty gospodarcze w systemie REGON na 10 tys. mieszkańców	1 261	2	×	1 032
Przeładunki w portach morskich w mln ton	21066,4	2*	35,8	×
Produkcja sprzedana przemysłu w mln zł (2011 r.)	28 842,5	10	2,9	×
Produkcja rolnicza w mln zł (2011 r.)	3 027,6	12	3,7	×
Miejsca noclegowe turystyczne w tys.	120,0	1	17,8	×
w tym całoroczne	51,3	3	11,2	×
Turyści korzystający z noclegów w tys.	1 998,7	4	8,8	×
Uczelnie wyższe	20	9	4,4	×
Studenci szkół wyższych na 1000 mieszkańców	36	10	×	43
Nakłady na działalność badawczo-rozwojową na 1 mieszkańca w zł (2011 r.)	114,1	12	×	303,3
Gęstość dróg publicznych w km na 100 km ² (2011 r.)	59,2	15	×	89,7

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ - Projekt zmiany PZPWZ (wrzesień 2014 r.)

Wyznacznikami pozycji województwa zachodniopomorskiego w krajowej i europejskiej przestrzeni są:

- 1) Nadmorskie położenie na południowym brzegu Bałtyku, w bliskiej odległości od brzegów Danii i Szwecji, oraz bliskość trzech metropolii światowych Berlina, Hamburga i Øresund.

Województwo zachodniopomorskie leży w najbliższej, spośród wszystkich województw nadmorskich, odległości od brzegów państw położonych na przeciwległym brzegu Morza Bałtyckiego oraz ważnego ze względów gospodarczych regionu Øresund, obejmującego rejon Cieśnin Duńskich. Odległość w linii prostej ze Świnoujścia do Ystad w Szwecji wynosi 90 mil morskich (168 km), do Kopenhagi – 152 mile morskie (282 km), z Kołobrzegu do Rønne na Bornholmie – 62 mile morskie (115 km). W relacjach tych utrzymywane są połączenia promowe, szczególnie intensywne na linii Świnoujście-Ystad.

- 2) Duże porty morskie w ujściu Odry oraz mniejsze porty na wybrzeżu Bałtyku.

Leżący w estuarium Odry port w Szczecinie oraz nadbałtycki port w Świnoujściu są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i stanowią zespół portowy pod wspólnym zarządem. Świnoujście jest głównym portem promowym w relacjach transbałtyckich i portem handlowym o dużych perspektywach rozwoju (z terminalem LNG). Mniejszym portem zlokalizowanym w ujściu Odry jest port w Policach. Łączne przeładunki w tych portach wynoszą 20,5 mln ton rocznie (35 % wszystkich przeładunków w polskich portach morskich). Na wybrzeżu Bałtyku zlokalizowane są mniejsze porty morskie o różnorodnych funkcjach, z których do największych należą Kołobrzeg, Darłowo, Dziwnów.

- 3) Odra jako rzeka graniczna, droga wodna i korytarz ekologiczny.

W granicach województwa zachodniopomorskiego Odra na przeważającej długości (98,5 km) jest rzeką graniczną. Na całym zachodniopomorskim odcinku jest żeglowna i ma połączenie z siecią europejskich dróg wodnych. Dokonuje się na niej głównie przewozów ładunków w relacjach Szczecin-Berlin; w mniejszym stopniu odbywa się ruch turystyczny. Odra stanowi korytarz ekologiczny i pod tym względem podlega wspólnym polsko-niemieckim regulacjom.

- 4) Szczecin jako węzeł transportowy.

Uwarunkowania komunikacyjne predestynują Szczecin do roli węzła transportowego na przecinających się szlakach północ-południe i wschód-zachód. Główne szlaki komunikacyjne (drogowe, kolejowe, rzeczne) przechodzące przez Szczecin oraz porty morskie leżące w ujściu Odry należą do sieci TransEuropean Network-Transport (TEN-T). Porty w Szczecinie i Świnoujściu są kluczowymi punktami Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65, łączącego Szwecję, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry i Słowenię, będącego również postulowanym pasmem rozwoju społeczno-ekonomicznego.

- 5) Szczecin jako ośrodek metropolitalny i Koszalin jako ośrodek ponadregionalny.

Szczecin jest miastem rdzeniowym obszaru metropolitalnego, liczącego 13 gmin i 687 tys. mieszkańców. Położenie przygraniczne miasta oraz brak dużych miast po niemieckiej stronie granicy stwarza warunki do transgranicznego oddziaływania Szczecina i stworzenia Transgranicznego Regionu Metropolitalnego. Szczecin jest elementem metropolii sieciowej, powiązanym najbliższymi z Poznaniem, Wrocławiem i Gdańskiem, a spośród ośrodków zagranicznych – z Berlinem. Perspektywiczne jest powiązanie z Kopenhagą.

Drugim co do wielkości miastem w województwie jest Koszalin, tworzący wraz z Kołobrzegiem i Białogardem (oraz mniejszymi miastami leżącymi wewnątrz tego układu) koszalińsko-kołobrzegiński obszar funkcjonalny.

6) Walory turystyczne wybrzeża morskiego i pojezierzy.

Województwo zachodniopomorskie jest odwiedzane rocznie przez 1,7 mln turystów. Potencjał turystyczny województwa koncentruje się w ponad 80% w pasie nadmorskim, w dużo mniejszym stopniu w pasie pojezierzy (Drawskie, Szczecineckie, Wałeckie, Myśliborskie, Choszczeńskie, Ińskie) i nad Zalewem Szczecińskim. Największymi centrami turystycznymi są: Szczecin, Kołobrzeg i Świnoujście. Ruch turystyczny jest szczególnie intensywny w sezonie letnim i ma głównie charakter pobytowy. W województwie znajduje się 5 uzdrowisk, w tym 4 nadmorskie: Świnoujście, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Dąbki.

7) Walory przyrodnicze i kulturowe.

O walorach przyrodniczych województwa zachodniopomorskiego decydują: sąsiedztwo morza, urozmaicona rzeźba terenu, stosunkowo duża powierzchnia akwenów, duża lesistość. W województwie znajdują się dwa parki narodowe, w faunie występują m.in. żubry, wilki i orły bieliki. Obszary chronionej przyrody są częścią składową europejskiego systemu ekologicznego, obejmującego południowe wybrzeże Bałtyku i korytarze migracji ptaków. Na dziedzictwo kulturowe składa się duża liczba zabytków z okresu Średniowiecza, fortyfikacje (w tym pozostałości z II wojny światowej) i obiekty o charakterystycznych dla regionu cechach (latarnie morskie, porty, małe elektrownie wodne, uzdrowiska, zabudowa wiejska).

8) Współpraca transgraniczna z Niemcami.

Województwo zachodniopomorskie jest jednym z trzech województw graniczących z Republiką Federalną Niemiec. Województwo i miasto Szczecin współpracują na poziomie regionalnym z niemieckimi krajami związkowymi Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Brandenburgią oraz Berlinem, a poszczególne gminy i powiaty na poziomie lokalnym z ich odpowiednikami w Niemczech. Współpraca obejmuje kwestie ochrony środowiska, komunikacji, edukacji, kultury, logistyki, planowania przestrzennego. Większość gmin województwa należy do Euroregionu Pomerania, obejmującego swym zasięgiem także dwa powiaty i dwa miasta wydzielone Meklemburgii-Pomorza Przedniego, dwa powiaty Brandenburgii.

9) Obecność instytucji i obiektów wojskowych NATO.

Szczecin jest siedzibą dowództwa Wielonarodowego Korpusu Północ-Wschód (polsko-niemiecko-duńskiego). W województwie znajdują się obiekty wojskowe NATO: port wojenny, lotniska wojskowe, poligon wojsk lądowych i poligon bombowy.

Powiązania z obszarami sąsiadującymi – Morze Bałtyckie

Styk lądu i morza implikuje szereg uwarunkowań z różnych dziedzin, które muszą być uwzględniane w planowaniu przestrzennym; w województwie zachodniopomorskim należą do nich:

- ochrona wód morskich przed zanieczyszczeniami, zwłaszcza w ujściu Świny, Dziwny, Regi, Parsęty, Grabowej i rzek uchodzących do przymorskich jezior,
- ochrona obszarów morskich Natura 2000,
- ochrona brzegu morskiego przed abrazją,
- eksploatacja biologicznych zasobów morza (rybołówstwo) w oparciu o porty i przystanie rybackie na Bałtyku i Zalewie Szczecińskim,
- eksploatacja geologicznych zasobów morza: kruszyw, ropy naftowej i gazu,
- rozwój energetyki wiatrowej w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej,
- 5 morskich przejść granicznych na wybrzeżu Bałtyku, 2 na Zalewie Szczecińskim, 1 w Szczecinie,

- gazociąg podmorski Rosja-Niemcy, przecinający podejściowe tory wodne do Świnoujścia,
- transport morski w oparciu o porty morskie w Szczecinie, Świnoujściu, Policach, Kołobrzegu i Darłowie, do których wymagany jest dogodny dostęp od strony lądu i morza,
- turystyka morska, uprawiana w oparciu o plaże nadmorskie a także przystanie jachtowe i przystanie żeglugi pasażerskiej,
- zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi nad Bałtykiem i Zalewem Szczecińskim,
- ochrona przeciwpowodziowa,
- zanikanie charakterystycznego krajobrazu kulturowego i tożsamości kulturowej – zwłaszcza rybackiej,
- włączenie portów Szczecin i Świnoujście do międzynarodowej sieci transportowej TEN-T (dostosowanie infrastruktury i innych uwarunkowań).

Współpraca bałtycka i transgraniczna w regionie

W Regionie Morza Bałtyckiego wyrazem tendencji, kierunków i działań na rzecz wzmacniania spójności terytorialnej są inicjatywy Unii Europejskiej: Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego EUSBSR oraz państw nadbałtyckich: VASAB 2010. Zakładają one m.in. poprawę stanu ochrony środowiska morskiego, usunięcie przeszkód dla wspólnego rynku, rozwój wewnętrznych i zewnętrznych powiązań transportowych regionu, rozwój policentryzmu i współpracy miast na tym obszarze. Strategia EUSBSR została zatwierdzona przez Radę Europejską w październiku 2009 r. i jest zarazem pierwszą strategią makroregionalną Unii Europejskiej. Jej istotą jest współpraca różnych szczebli zarządzania, programów operacyjnych, interesariuszy ze świata nauki, instytucji publicznych, prywatnych etc., poprzez tworzenie platformy do kontaktów partnerów z makroregionu – m.in. w celu tworzenia wspólnych projektów, czy promowania już istniejących.

Strategia EUSBSR stara się znaleźć odpowiedzi na następujące wyzwania rozwoju obszaru dorzecza Morza Bałtyckiego:

- stworzenie warunków dla zrównoważonego środowiska (problemy środowiska morskiego wynikające w znacznej mierze z działań na lądzie),
- rozwój dobrobytu w regionie (zwiększenie innowacyjności oraz usunięcie barier handlowych),
- wzrost dostępności i atrakcyjności regionu (dostępność transportowa oraz infrastruktura energetyczna),
- zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony w regionie (przestępczość transgraniczna oraz przypadkowe lub celowe zanieczyszczenie morza).

Wyzwania rozwoju strategia realizuje za pomocą trzech celów i jedenastu obszarach priorytetowych: zachowanie morza (obszary priorytetowe składniki odżywcze, zagrożenia, biologia, rolnictwo, żegluga, bezpieczeństwo, zabezpieczenie), łączyć region (obszary priorytetowe transport, energia, przestępczość), zwiększenie dobrobytu (turystyka, kultura, rynek, innowacje, MŚP, zdrowie, edukacja).

Program VASAB 2010 formułuje następujące wytyczne odnoszące się do planowania przestrzennego w Regionie Morza Bałtyckiego (Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, 2010):

- wzmacnianie współpracy miast w celu zwiększenia ich konkurencyjności w Europie,
- poprawa spójności przestrzennej w drodze rozwoju policentryzmu i współpracy miast,
- wzmacnianie powiązań miast z ich wiejskim zapleczem,
- zapewnienie odpowiedniego środowiska życia w miastach i atrakcyjnych warunków inwestowania,
- rozwój sieci transportowej, zwłaszcza rodzajów transportu przyjaznych środowisku,

- tworzenie zintegrowanego systemu intermodalnej infrastruktury transportowej,
- rozbudowa odnawialnych i proekologicznych źródeł produkcji energii,
- poprawa spójności przestrzennej, gospodarczej i społecznej Regionu w wyniku rozwoju współpracy transgranicznej,
- rozwój turystyki na terenach nadmorskich, w tym na wyspach,
- rozwój stref przybrzeżnych Bałtyku z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska z jednej i celów społeczno-gospodarczych z drugiej strony.

Współpraca bałtycka i transgraniczna województwa realizowana jest również poprzez projekty, inicjatywy oraz organizacje międzynarodowe takie jak:

- Forum Parlamentów Południowego Bałtyku
- Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych METREX,
- Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku, znana również jako Komisja Helsińska lub HELCOM,
- Agenda 21 dla regionu Morza Bałtyckiego – „Bałtyk 21” – sieć współpracy stowarzyszająca członków z 11 państw bałtyckich,
- Unia Izb Odry i Łaby,
- Partnerstwo Odry, wielopłaszczyznowa współpraca polskich województw i niemieckich krajów związkowych,
- Program Niemiecko-Polskiego Obszaru Rozwoju Odra-Nysa (DPERON),
- Projekt TransLogis, dotyczący badań infrastruktury transportowej w czterech sąsiadujących ze sobą regionach nadbałtyckich,
- Projekt South-North Axis (SoNorA) na rzecz opracowania wspólnej strategii dla Europy środkowej i rozwoju infrastruktury sieci multimodalnej północ-południe (w ramach programu dla Europy środkowej),
- Projekt Adriatic-Baltic Landbridge (A-B Landbridge), dotyczący analizy możliwości rozwoju połączeń multimodalnych w korytarzu transportowym północ-południe między Bałtykiem i Adriatykiem (w ramach programu INTERREG IIIB CADSES),
- BaltSeaPlan, międzynarodowy projekt towarzyszył procesowi tworzenia europejskiej polityki morskiej poprzez wspieranie zintegrowanego planowania przestrzennego na morzu i tworzenie narodowych strategii dla obszarów morskich w krajach nadbałtyckich,
- PartiSEApate – Multi-level governance in maritime spatial planning through the Baltic Sea Region – projekt na rzecz rozwoju wielopoziomowego planowania przestrzennego obszarów morskich przez transgraniczne pilotażowe plany przestrzenne,
- Baltic Sea Action Plan (BSAP) opracowany w ramach Komisji Helsińskiej,
- Baltic Gateway, projekt dotyczący lądowych połączeń transportowych portów nadbałtyckich,
- Baltic Coast, projekt dotyczący zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi,
- Projekt TRMSz – Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina,
- RURBAN - wspólny projekt OECD i Komisji Europejskiej DG Regio. W którym znajduje się opis przypadku Strefy Centralnej WZ, rozpatrywany w kontekście partnerstw miejsko-wiejskich,
- Projekt URMA – Partnerstwa miejsko-wiejskie w obszarach metropolitalnych, realizowany w ramach programu INTERREG IVc wraz z Partnerami z regionów Niemiec, Holandii, Bułgarii, Włoch i Polski,
- Szlak Wodny Berlin - Szczecin - Bałtyk,
- PKR (Pomorski Krajobraz Rzeczny) – Interreg IVa.

2.2. Analizy dokumentów

Poniższy wykaz uwzględnia dokumenty wojewódzkie, które zawierają istotne zapisy, ustalenia, działania nawiązujące do obszarów morskich oraz deklarują oczekiwania regionu względem nich. Zostały one wybrane pod kątem szczegółowych analiz w kontekście planowania zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (dalej PZPOM):

- 1) Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020;
- 2) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wraz z wnioskami z okresowej oceny planu z 2012 r.;
- 3) Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 r.;
- 4) Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015;
- 5) Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do roku 2015;
- 6) Program Strategiczny Gospodarka – projekt na okres 2014-2020;
- 7) Program Operacyjny RYBY 2007-2013 („Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007 – 2013”);
- 8) Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020;
- 9) Projekt Kontraktu Terytorialnego oraz Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do projektu

2.2.1. Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020

Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020 została przyjęta Uchwałą Nr XLII/482/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 22 czerwca 2010 r. Strategia poświęca kwestii polityki morskiej osobny Cel kierunkowy: **1.5. Zintegrowana polityka morska**. Cel ten częściowo odnosi się do zagadnień, które są uwzględniane w planowaniu przestrzennym obszarów morskich.

Cel strategiczny: Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania
Cel kierunkowy: 1.5. Zintegrowana polityka morska
Działania:
A. integracja regionalnej polityki morskiej z polityką gospodarczą kraju i Unii Europejskiej oraz wzmacnianie jej pozycji i potencjału
B. rozwój gospodarki portowej, poprzez inwestycje i zmiany w strukturze organizacyjno-prawnej (w tym budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG w Świnoujściu) wraz z poprawą dostępności transportowej do portów
C. rozwój żeglugi śródlądowej i znaczenia tej gałęzi transportu w obsłudze portów ujścia Odry w województwie zachodniopomorskim
D. restrukturyzacja przedsiębiorstw gospodarki morskiej
E. rozwój lądowo-morskich łańcuchów transportowych, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technicznych i technologicznych w transporcie ładunków oraz przenoszenie potoków ładunkowych z lądu na wodę
F. rozwój edukacji morskiej, prowadzenie badań rozwojowych oraz odbudowa morskiego dziedzictwa i tożsamości Pomorza Zachodniego

Działania zapisane w innych wybranych celach kierunkowych odnoszą się także do zagadnień związanych z PZPOM. Działania te mają pośredni wpływ na te zagadnienia, jednak konieczność ich uwzględnienia wynika z relacji względem obszarów morskich (głównie transportowych).

Cel strategiczny: Wzrost innowacyjności i efektywności gospodarowania Cel kierunkowy: 1.6. Restrukturyzacja i rozwój produkcji rolnej i rybactwa
Działania: D. wspólne przedsięwzięcia przedsiębiorstw z branży rolnej i rybołówstwa z jednostkami naukowo-badawczymi i instytucjami odpowiedzialnymi za rozwój regionalny E. rozwój grup producenckich, rozwiązań kooperacyjnych, logistyczno-dystrybucyjnych, w sferze produkcji rolnej oraz sieciowej współpracy związanej z produkcją rolną i rybołówstwem (np. klastry, stowarzyszenia, zrzeszenia, grupy interesów, lokalne grupy działania)
Cel strategiczny: Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu Cel kierunkowy: 3.3. Rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych
Działania: A. rozwój osi Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 i stworzenie multimodalnych łańcuchów logistyczno-transportowych w układzie europejskim C. rozwój transportu intermodalnego i sieci węzłowych połączeń regionalnych, centrów logistycznych i terminali kontenerowych G. modernizacja i rozbudowa transportu wodnego oraz wzrost udziału portów, infrastruktury szlaków wodnych i floty śródlądowej w regionalnym i krajowym rynku logistyczno-transportowym, poprawa żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej
Cel strategiczny: Zwiększenie konkurencyjności regionu Cel kierunkowy: 3.5. Rozwój infrastruktury energetycznej
Działania: D. budowa terminalu do odbioru gazu skroplonego LNG w Świnoujściu oraz zwiększenie zdolności przesyłowych systemów gazowniczych
Cel strategiczny: Zachowanie i ochrona wartości przyrodniczych, racjonalna gospodarka zasobami Cel kierunkowy: 4.1. Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego
Działania: B. ochrona strefy brzegowej i zaplecza brzegów Morza Bałtyckiego i Zalewu Szczecińskiego

2.2.2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wraz z wnioskami z okresowej oceny planu z 2012 r.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego w brzmieniu przyjętym po zmianach Uchwałą Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 r. został poddany okresowej ocenie w 2012 r., w wyniku której wykazano potrzebę aktualizacji dokumentu. Jedną z podstawowych przesłanek do sporządzenia projektu zmiany planu było przyjęcie przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

W związku z powyższym w 30 października 2012 r. Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego podjął Uchwałę Nr XIX/257/12 w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

Uwarunkowania polityki przestrzennej regionu

Zagadnieniom rozwoju gospodarczego poświęcony jest oddzielny rozdział uwarunkowań. W ramach tego rozdziału przeznaczony jest specjalny podrozdział dla gospodarki morskiej. Oddzielny rozdział omawia uwarunkowania transportowe regionu. W zapisach uwarunkowań rozwoju przestrzennego województwa wskazywane są następujące zagadnienia ważne z punktu widzenia PZPOM:

- Kluczowa rola portów w Szczecinie i Świnoujściu, w tym konieczność zapewnienia im odpowiednich warunków rozwojowych. Jako szansa wskazywany jest rozwój portu

w Świnoujściu w kontekście m.in. budowy portu zewnętrznego i terminalu LNG. Zauważana jest pogarszająca się sytuacja w większości sektorów gospodarki morskiej i coraz słabsza pozycja konkurencyjna Szczecina. Jako uwarunkowanie rozwoju portów wskazywana jest poprawa ich dostępności od strony morza (pogłębienie torów wodnych – 12,5 m do Szczecina) i lądu (zapewnienie odpowiedniej infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu śródlądowego). Czynnikiem zapewniającym tę dostępność jest realizacja inwestycji wchodzących w skład Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC ROUTE 65.

- Wieloletnie funkcjonowanie gospodarki morskiej przyczyniło się do powstania i rozwoju jej całego otoczenia instytucjonalnego, w którym pracę znajduje bardzo dużo osób (stanowiących jednocześnie znaczący kapitał ludzki i społeczny), a problemy w niektórych sektorach gospodarki morskiej (np. przemysł stoczniowy) mają ogromny wpływ na sytuację społeczno-gospodarczą całego województwa. W tym kontekście utrzymanie i zapewnienie odpowiednich warunków technicznych funkcjonowania portów jest dodatkowo istotne.
- Zauważana jest redukcja potencjału rybołówstwa wynikająca częściowo z pogarszania się stanu środowiska przyrodniczego Bałtyku oraz prowadzonej polityki społeczno-gospodarczej. Nastąpiło przeniesienie działalności związanej z przetwórstwem ryb w obszary bezpośrednio sąsiadujące z morzem i skąd prowadzi się połowy (Kołobrzeg, Darłowo i inne miejscowości nadmorskie w miejsce Szczecina i Świnoujścia).
- Podkreślane jest znaczenie potencjalnej eksploatacji zasobów minerałów na dnie Bałtyku i wynikających z tych możliwości rozwoju gospodarczego.
- Zauważane są możliwości wykorzystania energii wiatru na morzu, wskazane jest jednak, aby elektrownie wiatrowe nie były budowane na morzu terytorialnym ze względu ich negatywny wpływ na krajobraz morski stanowiący podstawę rozwoju ruchu turystycznego.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego oraz działania służące ich realizacji – wyciąg z PZPWZ

Wizja rozwoju przestrzennego województwa

Województwo zachodniopomorskie ma być regionem wykorzystującym szanse rozwojowe wynikające z jego korzystnego położenia geograficznego, zasobów przyrodniczych, potencjału demograficznego, społecznego i gospodarczego, szerokich powiązań komunikacyjnych zewnętrznych i wewnętrznych oraz możliwości dynamizacji głównych ośrodków i obszarów wzrostu.

Wizja ta zakłada, że w perspektywie do roku 2020:

- Województwo zachodniopomorskie będzie wzmacniać istniejące i rozwijać nowe powiązania z regionami i miastami leżącymi w Polsce, w Europie i w Regionie Bałtyckim. Współpraca ta będzie miała korzystny wpływ na rozwój nauki i gospodarki w województwie oraz na kształtowanie się optymalnych systemów transportowych w tej części Europy. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy będzie stopniowo przekształcał się w pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego na osi północ-południe.
- Zachowane zostaną walory środowiska przyrodniczego i krajobrazu, a jego ochronie będzie służył regionalny system obszarów chronionych, zintegrowany z systemami sąsiednich regionów i Morza Bałtyckiego. /.../ Zwiększy się stopień czystości wód powierzchniowych i przybrzeżnych wód Bałtyku, które stanowią istotny czynnik rozwoju turystyki. /.../.
- Funkcjonalne zróżnicowanie województwa wyrażać się będzie w podziale na strefy: nadodrzańską, nadmorską, centralną, choszczeńsko-wałeczką i szczecińską. Strefy te będą miały swoją specyfikę i priorytety rozwojowe i powiązane będą pasmami

przebiegającymi wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych, co przy istniejącym zróżnicowaniu zapewni jednocześnie spójność województwa i transmisję bodźców rozwojowych. W poszczególnych strefach wzmacniane będą ich funkcje rozwojowe.

- Gospodarka województwa będzie się rozwijała w oparciu o produkcję dóbr i usług o wysokiej wartości dodanej, silnie rozwinięty sektor usług turystycznych, nowoczesny i efektywny sektor gospodarstw rolnych. Wysoką pozycję będzie zajmowała gospodarka morska, zwłaszcza transport morski. /.../ Województwo pozostanie zagłębiem turystycznym, oferującym jako główny produkt turystyczny różne rodzaje turystyki wodnej.
- Sieć transportowa województwa – drogowa, kolejowa i wodna – będzie stanowiła zintegrowany system, służący wykorzystaniu atutów nadmorskiego i przygranicznego położenia oraz zapewniający dobre skomunikowanie poszczególnych ośrodków i obszarów wewnątrz województwa. /.../ Przewozy towarowe morsko-lądowe opierać się będą na systemie transportu intermodalnego, do którego włączona zostanie Odrzańska Droga Wodna. Główne porty morskie uzyskają wysoką konkurencyjność przez dostosowanie systemów przeładunkowych do zaawansowanych wymagań transportu morskiego, rozbudowę infrastruktury portowej, w tym budowę portu zewnętrznego w Świnoujściu, oraz połączeń lądowych.
- /.../ W Świnoujściu powstanie terminal gazowy LNG do odbioru gazu z importu.

Cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego województwa (rozdz. 3.3.):

Zagadnieniom związanym z zagospodarowaniem przestrzennym obszarów morskich oraz wykorzystaniu nadmorskiego położenia województwa poświęconych jest dużo zapisów odnośnie kierunków zagospodarowania przestrzennego województwa. Podkreślana jest konieczność:

- zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich,
- rozbudowy możliwości przeładunkowych w portach morskich, w tym budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu i terminalu LNG,
- zapewnienie dostępności do portów morskich od strony lądowej i morskiej,
- rozwoju turystyki w obszarach nadmorskich,
- ochrony środowiska przyrodniczego w strefie brzegowej Bałtyku,
- wspierania rozwoju intermodalnych połączeń transportowych północ-południe, w tym Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE 65.

Dopuszczona jest w planie województwa lokalizacja następujących inwestycji mających duży bezpośredni wpływ na zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich:

- elektrownia jądrowej w obszarze nadmorskim województwa. Jest to jedna z trzech lokalizacji wskazywanych w planie zagospodarowania przestrzennego. Lokalizacja elektrowni atomowej jest wskazywana jednak na podstawie innych przepisów i programów,
- elektrowni wiatrowych w polskiej strefie ekonomicznej w odległości powyżej 12 mil morskich od brzegu.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wyznacza następujące cele szczegółowe służące realizacji celu strategicznego:

- 3.3.1. Ukształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa;
- 3.3.2. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa;
- 3.3.3. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego;
- 3.3.4. Rozwój potencjału demograficznego województwa;
- 3.3.5. Przekształcenia sieci osadniczej i polityka miejska;
- 3.3.6. Ochrona dziedzictwa kulturowego i krajobrazu;
- 3.3.7. Rozwój infrastruktury społecznej;

- 3.3.8. Wzrost gospodarczy;
- 3.3.9. Rozbudowa infrastruktury transportowej;
- 3.3.10. Rozbudowa infrastruktury technicznej, rozwój usług elektronicznych i odnawialnych źródeł energii;
- 3.3.11. Likwidacja problemów rozwojowych na obszarach problemowych;
- 3.3.12. Metropolizacja szczecińskiego obszaru funkcjonalnego;
- 3.3.13. Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich;
- 3.3.14. Rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa.

Wybrane z powyższych ustalenia, zalecenia, projekty i rekomendacje odnoszące się bezpośrednio lub pośrednio do problematyki funkcjonowania regionu w strefie przybrzeżnej Bałtyku:

- 3.3.1. Ukształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa zachodniopomorskiego

Kierunek 1. Podstawowe ustalenia systematyzujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa	
<i>Ustalenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Strefa funkcjonalna nadmorska z dominującą funkcją turystyczną (w tym uzdrowiskami), z udziałem gospodarki morskiej i rolnictwa; w jej zasięgu koszalińsko-kołobrzeski obszar funkcjonalny	Koszalin, Świnoujście oraz gminy w powiatach: białogardzkim, gryfickim, kamieńskim, kołobrzeskim, koszalińskim, sławieńskim
<i>Projekty</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Studia i plany zagospodarowania przestrzennego dla poszczególnych stref	Całe województwo

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne. Prace nad studium nadmorskiej strefy funkcjonalnej nie zostały podjęte.

- 3.3.2. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa

Kierunek 1. Rozwój kontaktów w dziedzinie planowania przestrzennego i polityki regionalnej w Regionie Morza Bałtyckiego	
<i>Ustalenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Zintegrowane planowanie przestrzenne obszarów morskich	Polskie obszary morskie
<i>Zalecenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Nawiązanie współpracy województwa z regionami Danii i innych krajów nadbałtyckich (Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii, Rosji)	Całe województwo
2. Stworzenie warunków do rozwoju funkcji metropolitalnych Szczecina przez aktywną współpracę z Kopenhagą oraz innymi miastami i regionami Skandynawii, zwłaszcza z regionem Øresund, z wykorzystaniem dostępnych środków UE	Szczecin
3. Nawiązanie współpracy Szczecina z Hamburgiem	Szczecin
4. Rozwój sieci współpracy miast bałtyckich	Całe województwo
<i>Projekty</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Wspólne projekty w ramach Regionu Morza Bałtyckiego dotyczące intensyfikacji transportu morskiego i współpracy w polityce regionalnej	Całe województwo

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne.

Kierunek 3. Rozbudowa infrastruktury służącej wzmocnieniu powiązań zewnętrznych województwa	
<i>Ustalenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Promocja i rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65	Szczecin, Świnoujście oraz gminy na obszarze CETC w powiatach: choszczeńskim, goleniowskim, gryfińskim, kamieńskim, myśliborskim, polickim, stargardzkim
2. Rozbudowa i modernizacja drogi Via Hanseatica	Koszalin, Szczecin oraz gminy na przebiegu drogi krajowej nr 6 w powiatach: białogardzkim, goleniowskim, gryfickim, kołobrzeskim, koszalińskim, polickim, sławieńskim, świdwińskim
<i>Zalecenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów ujścia Odry i innych portów morskich w województwie	Całe województwo
2. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej	Szczecin oraz gminy nadodrzańskie w powiatach: gryfińskim, myśliborskim, polickim
<i>Rekomendacje</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów morskich	Całe województwo oraz województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie, lubuskie, dolnośląskie. Adresaci: Rada Ministrów, województwa jak wyżej
2. Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej; przygotowanie projektu budowy kanału Odra-Dunaj	Województwa nadodrzańskie Adresat: Rada Ministrów

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne.

Wskazano, że **Zalecenie 1:** „Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów ujścia Odry i innych portów morskich w województwie” oraz **Rekomendacja 1:** „Rozbudowa i modernizacja lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów morskich” są wdrażane m.in. przez budowę drogi S3.

3.3.3. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego

Kierunek 1. Zachowanie walorów przyrodniczych środowiska, determinujących jego funkcje, i przeciwdziałanie negatywnym skutkom antropopresji	
Ustalenia	Lokalizacja/obszar działania
1. Zachowanie odmienności typów krajobrazów – ochrona krajobrazów na terenach silnej antropopresji, w szczególności doliny rzeki Odry, wybrzeży Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego, na obszarach pojezierzy i w kompleksach leśnych	Całe województwo
2. Strefa brzegowa Bałtyku (1*) – ograniczenia inwestowania z zakazem zabudowy w strefie zagrożenia erozją brzegu oraz w strefie zagrożenia powodzią sztormową (wszelkie prace inwestycyjne należy poprzedzić szczegółowymi badaniami geologicznymi)	Gminy: Będzino, Darłowo (miasto i gmina), Dziwnów, Kołobrzeg (miasto i gmina), Mielno, Międzyzdroje, Postomino, Rewal, Świnoujście, Trzebiatów, Ustronie Morskie, Wolin
3. Nadmorski pas wysoczyzny (2*) – rozwój turystyki, w tym agroturystyki, jako zaplecza strefy brzegowej Bałtyku	Gminy w powiatach: białogardzkim, gryfickim, kamieńskim, kołobrzesckim, koszalińskim, sławieńskim
Zalecenia	Lokalizacja/obszar działania
1. Tworzenie warunków sprzyjających funkcjonowaniu korytarzy ekologicznych	Strefa brzegowa Bałtyku, nadmorski pas wysoczyzny, środkowo-pomorski obszar wysoczyzny, pomorski obszar czołowo-morenowy, obszar równin sandrowych, obszar równin aluwialnych i pradolin, obszar równin zastoiskowych (wg wyżej przedstawionej delimitacji)
2. Dostosowanie rozwoju przestrzennego na obszarach rekreacyjno-wypoczynkowych strefy brzegowej Bałtyku, Zalewu Szczecińskiego i pojezierzy do warunków i stanu środowiska przyrodniczego: – rozdzielanie przestrzeni między jednostkami osadniczymi przez wprowadzanie terenów zielonych, – niedopuszczenie do nadmiernej koncentracji struktur osadniczych, – prowadzenie monitoringu chłonności turystycznej poszczególnych ekosystemów, – rezerwowanie terenów na systemy parkingów strategicznych	Świnoujście oraz gminy w powiatach: drawskim, goleniowskim, gryfickim, kamieńskim, kołobrzesckim, koszalińskim, polickim, sławieńskim
Projekty	Lokalizacja/obszar działania
1. Studium ochrony krajobrazu	Całe województwo

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne.

Kierunek 7. Przeciwdziałanie niekorzystnym zmianom klimatycznym oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery	
Projekty	Lokalizacja/obszar działania
1. System monitoringu zmian klimatycznych	Całe województwo

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne.

3.3.7. Rozwój infrastruktury społecznej

Kierunek 2. Rozwój ilościowy i jakościowy szkolnictwa oraz sfery naukowo-badawczej	
Zalecenia	Lokalizacja/obszar działania
7. Utworzenie w Szczecinie instytutu naukowo-badawczego zajmującego się skandynawistyką, branżą morską, współpracą transbałtycką	Szczecin

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za nadal aktualne.

Kierunek 4. Poprawa wykorzystania potencjału uzdrowiskowego	
Ustalenia	Lokalizacja/obszar działania
1. Przeciwdziałanie zjawiskom mającym zły wpływ na „fizjonomię” uzdrowisk i ich założenia przestrzenne oraz cechy klimatu	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście
2. Ścisłe przestrzeganie warunków zabudowy w strefach ochronnych (A, B, C) obszarów uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej	Dąbki (gm. Darłowo), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Połczyn-Zdrój, Świnoujście

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za nadal aktualne.

3.3.8. Wzrost gospodarczy

Kierunek 2. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie	
Ustalenia	Lokalizacja/obszar działania
1. Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu	Świnoujście
2. Utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich	Szczecin
3. Rozbudowa infrastruktury lądowej terminalu promowego	Świnoujście
4. Budowa dworca morskiego pasażerskiego w Kołobrzegu	Kołobrzeg
5. Restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych (rybactwa turystycznego i przewozów pasażerskich)	Gminy nad Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku
6. Budowa drogi i linii kolejowej do portu w Policach	Police
Zalecenia	Lokalizacja/obszar działania
1. Dostosowanie wewnętrznej infrastruktury oraz technologii przeładunku w portach do standardów współczesnego transportu morskiego	Kołobrzeg, Police, Szczecin, Świnoujście
2. Przystosowanie portu w Stepnicy do obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego z wybudowaniem połączeń drogowych i/lub kolejowych	Gminy: Goleniów, Stepnica
3. Preferencje dla lokalizacji produkcji stoczniowej i przemysłów nowoczesnych technologii na terenach portowych	Szczecin, Świnoujście
4. Tworzenie w portach morskich i w ich otoczeniu infrastruktury na potrzeby eksploatacji geologicznych zasobów morza	Darłowo, Kołobrzeg, Szczecin, Świnoujście
5. Utworzenie ośrodka naukowo-badawczego zajmującego się problemami morza w oparciu o potencjał szkół wyższych lub jako niezależnej placówki	Szczecin

<i>Projekty</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Studium dla portów morskich, dotyczące zwiększenia ich potencjałów przeładunkowych oraz poprawy dostępności od strony lądu i morza	Szczecin, Świnoujście, porty morskie
<i>Rekomendacje</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Koordynowanie planów rozwojowych dużych portów ujścia Odry	Police, Szczecin, Świnoujście Adresaci: zarządy portów
2. Wzmacnianie powiązań portów morskich z ich lądowym zapleczem przez budowę i modernizację połączeń komunikacyjnych	Całe województwo, inne województwa Adresaci: Rada Ministrów, Województwo Dolnośląskie, Województwo Kujawsko-Pomorskie, Województwo Lubuskie, Województwo Pomorskie, Województwo Wielkopolskie

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne.

Wskazano, że **Ustalenie 1:** „Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu” jest realizowane zgodnie z harmonogramem - planowany termin zakończenia robót - 2013 r. W czasie opracowania niniejszej analizy realizacja zadania ma już znaczne opóźnienie względem założeń harmonogramu - do końca 2014 r. nie zostanie zrealizowana.

Okresowa ocena wskazuje także na konieczność umieszczenia **ustalenia lub zalecenia:** „Rozbudowa portu morskiego w Policach”. Zadanie to jest w trakcie realizacji, nie znajdując odpowiedniego zapisu w PZPWZ.

Kierunek 4. Wykorzystanie potencjału turystycznego województwa jako czynnika rozwoju gospodarczego i społecznego	
<i>Ustalenia</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
1. Rozwój funkcji turystycznych w portach morskich i w morskich przystaniach rybackich	Chłopy (gm. Mielno), Dąbki (gm. Darłowo), Dźwirzyno (gm. Kołobrzeg), Jarosławiec (gm. Postomino), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Mrzeżyno (gm. Trzebiatów), Niechorze (gm. Rewal), Rewal, Szczecin, Świnoujście, Ustronie Morskie
2. Budowa i modernizacja marin wchodzących w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego	Darłowo, Dziwnów, Gryfino, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Lubczyna (gm. Goleniów), Mielno, Mrzeżyno (gm. Trzebiatów), Niechorze (gm. Rewal), Nowe Warpno, Stepnica, Szczecin, Świnoujście, Trzebież (gm. Police), Wolin
3. Udrożnienie szlaku wodnego z Zalewu Szczecińskiego przez Dziwnę na Bałtyk	Gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin
4. Zagospodarowanie turystyczne wzdłuż kanału łączącego jezioro Liwia Łuża z Morzem Bałtyckim	Gmina Rewal
5. Zagospodarowanie turystyczne jeziora Jamno – budowa połączenia z Bałtykiem, dostępnego dla jachtów, łodzi i turystyki kajakowej	Gminy: Koszalin, Mielno
<i>Rekomendacje</i>	<i>Lokalizacja/obszar działania</i>
2. Wypromowanie pętli żeglarskiej Świnoujście – Kołobrzeg – Bornholm – Sassnitz (Rugia) – Świnoujście	Kołobrzeg, Świnoujście Adresat: Polski Związek Żeglarski, organizacje turystyczne

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne.

Wskazano, że **Ustalenie 2:** „Budowa i modernizacja marin wchodzących w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego” jest wdrażane przez m.in. realizację projektu „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”. Z projektu Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego wyłączono Niechorze oraz Mielno.

3.3.9. Rozbudowa infrastruktury transportowej

Kierunek 4. Rozwój transportu morskiego	
Ustalenia	Lokalizacja/obszar działania
1. Modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości	Morskie wody wewnętrzne w granicach gmin: Goleniów, Police, Stepnica, Szczecin, Świnoujście
2. Budowa infrastruktury portowej i połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu	Świnoujście
Zalecenia	Lokalizacja/obszar działania
1. Modernizacja infrastruktury i realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	Szczecin, Świnoujście
2. Modernizacja infrastruktury i realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów	Darłowo, Dziwnów, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Nowe Warpno, Police, Stepnica, Trzebież (gm. Police), Wolin

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne.

Rekomendacja 1: „Włączenie portu w Policach do sieci TEN-T” została uwzględniona w przyjętej modyfikacji sieci TEN-T.

Kierunek 7. Rozwój transportu intermodalnego	
Rekomendacje	Lokalizacja/obszar działania
2. Tworzenie korzystnych warunków dla uruchomienia i rozwoju stałych i regularnych intermodalnych połączeń morsko-lądowych ze szczególnym uwzględnieniem morskich połączeń ro-ro i promowych na Bałtyku, łączących kraje skandynawskie z południem Europy	Całe województwo Adresaci: zarządy portów morskich, PKP
3. Integracja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w morsko-lądowych łańcuchach transportu intermodalnego	Porty morskie Adresaci: zarządy portów morskich, PKP

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne. Powyższe rekomendacje dotyczące rozwoju transportu intermodalnego wiążą się z koniecznością zapewnienia odpowiednich warunków żeglugowych spowodowanych wzrostem ruchu na istniejących szlakach.

3.3.9. Rozbudowa infrastruktury technicznej, rozwój odnawialnych źródeł energii i usług elektronicznych

Kierunek 1. Rozbudowa i modernizacja sieci i urządzeń elektroenergetycznych	
Rekomendacje	Lokalizacja/obszar działania
2. Lokalizacja elektrowni jądrowej; wybór lokalizacji elektrowni jądrowej w obszarze województwa będzie wymagał przeprowadzenia procedury zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego w zakresie infrastruktury towarzyszącej inwestycji, w tym w szczególności	Gminy: Darłowo, Gryfino Adresat: Rada Ministrów

infrastruktury elektroenergetycznej	
-------------------------------------	--

Rekomendacja 2: „Lokalizacja elektrowni jądrowej; wybór lokalizacji elektrowni jądrowej w obszarze województwa będzie wymagał przeprowadzenia procedury zmiany Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie infrastruktury towarzyszącej inwestycji, w tym w szczególności infrastruktury elektroenergetycznej”.

Ustawa z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących wyłącza stosowanie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w odniesieniu do lokalizacji elektrowni jądrowych i infrastruktury towarzyszącej.

Kierunek 3. Ograniczenie zużycia paliw węglowych i wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii	
Zalecenia	Lokalizacja/obszar działania
2. Wykorzystanie dla celów energetyki wiatrowej części obszaru morza w polskiej strefie ekonomicznej (w odległości powyżej 12 mil morskich od brzegu) na podstawie przepisów odrębnych	Polska wyłączna strefa ekonomiczna, obszary nadbrzeżne

W okresowej ocenie planu powyższe zapisy uznano za aktualne. W przypadku morskiej energetyki wiatrowej plan nie formułuje bardziej konkretnych wskazań.

2.2.3. Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 r.

Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 r. została przyjęta przez Zarząd Województwa w dniu 22 lutego 2010 roku. Opracowana jest w układzie następujących gałęzi transportu: transport drogowy, transport kolejowy, transport morski, transport wodny śródlądowy, transport lotniczy, transport intermodalny, pasażerski transport publiczny.

Najbardziej bezpośrednie związki dla planowania przestrzennego obszarów morskich znajdują się w rozdziale dotyczącym wspierania transportu morskiego. Ważnymi z tego punktu widzenia są działania planowane w ramach transportu drogowego i kolejowego. Inwestycje w tych obszarach służyć będą poprawie dostępności portów morskich. Ważniejszymi wymienionymi w strategii zamierzeniami, które mogą mieć wpływ na rozwój m.in. portów morskich, są:

- droga ekspresowa Szczecin – Koszalin – Gdańsk nr 6 przez Kołobrzeg (zrealizowano obwodnicę Nowogardu w ciągu S6),
- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE 65 (utworzono Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy EUWT z o.o.),
- autostrada morska – linia Świnoujście – Ystad,
- modernizacja i pogłębienie toru wodnego Zatoka Pomorska – Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości (w trakcie realizacji i przygotowania kolejnych etapów),
- budowa obwodnicy Trzebiatowa w ciągu drogi nr 102 oraz połączenia dróg nr 109 i 103 (w trakcie realizacji),
- budowa obwodnicy Darłowa w ciągu drogi nr 203 (w trakcie realizacji),
- budowa drogowej obwodnicy zachodniej Szczecina wraz z przeprawą Police – Święta (opracowano studium wykonalności, trwa procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia),
- modernizacja linii kolejowych E-59 i CE-59 na obszarze województwa zachodniopomorskiego do prędkości 160/200 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h towarowych (w przygotowaniu),

- przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu (nakłady na poziomie 110 mln zł),
- poprawa dostępności do portu w Kołobrzegu od strony lądu (drogi i kolej) – nakłady na poziomie 44 mln zł (w trakcie realizacji),
- przedłużenie linii nr 418 w relacji Sławno – Darłowo w oparciu o nieczynną bocznice wojskową (potencjalnie bardzo duży popyt w sezonie letnim),
- modernizacja linii kolejowej Koszalin – Kołobrzeg,
- modernizacja linii kolejowej Szczecinek – Kołobrzeg do prędkości 120 km/h,
- przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu oraz budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego (zrealizowano),
- inwestycje w porcie w Kołobrzegu: modernizacja portu jachtowego, budowa mariny, monitoring portu rybackiego, przebudowa wejścia do portu i budowa terminalu promowego (zrealizowano przebudowę wejścia do portu),
- inwestycje w porcie Darłowo: modernizacja falochronów oraz toru wodnego Darłowo - Darłówek, budowa infrastruktury portu jachtowego, przebudowa nabrzeży i dostępu do sieci dróg krajowych i wojewódzkich, budowa punktu tankowania i odbioru wód zęzowych dla kutrów rybackich,
- inwestycje w porcie Świnoujście (wybrane): budowa portu zewnętrznego i terminalu LNG (w realizacji), przebudowa terminalu promowego, w tym do obsługi ładunków intermodalnych (w przygotowaniu), przygotowanie stanowiska do obsługi statków wycieczkowych, uniwersalizacja nabrzeży do przeładunku węgla, przebudowa dróg i linii kolejowych (w przygotowaniu).
- inwestycje w porcie Szczecin (wybrane): przebudowa nabrzeży Węgierskiego, Płw. Ewa i Płw. Katowickim, rozbudowa infrastruktury portowej na Ostrowie Grabowskim, rozbudowa Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, stworzenie możliwości obsługi statków wycieczkowych, przebudowa dróg i linii kolejowych.

Część z wymienionych powyżej zamierzeń inwestycyjnych jest już zrealizowana bądź jest w trakcie realizacji.

2.2.4. Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015

Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015 została uchwalona 8 grudnia 2010 r. Obejmuje ona kluczowe obszary gospodarki morskiej:

1) Transport morski, 2) Porty morskie, 3) Transport wodny śródlądowy, 4) Przemysł okrętowy, 5) Eksploatacja morskich zasobów naturalnych, 6) Rybołówstwo morskie, rybactwo i przetwórstwo ryb, 7) Badania naukowe i rozwój, 8) Edukacja i zasoby ludzkie, 9) Administracja morska i śródlądowa, 10) Dziedzictwo morskie i świadomość morska społeczeństwa.

Struktura celów strategii składa się z celów strategicznych, kierunkowych i zadań strategicznych. Przedsięwzięcia i działania wymienione w nich powtarzają się wielokrotnie w dokumencie, z tego powodu na początku wymieniono ogólnie charakter przedsięwzięć, a następnie przywołano wybrane zapisy. Wskazywanymi działaniami związanymi z wspieraniem rozwoju gospodarki morskiej są w tej strategii:

- poprawa dostępności portów od strony morza i lądu (w szczególności Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo, Mrzeżyno i Dziwnów),
- pogłębienie toru wodnego do Świnoujścia dla statków o zanurzeniu do 14,5 m,
- pogłębienie toru wodnego do Szczecina do głębokości 12,5 m,
- budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu wraz z terminalem LNG,
- rozwój połączeń intermodalnych (żeglugowych),

- rozwój powiązań ze Skandynawią, w tym w szczególności Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE 65,
- rozwój autostrad morskich,
- rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, w tym rozwój małych portów morskich (Kołobrzeg, Darłowo, Mrzeżyno, Dziwnów),
- rozwiązanie problemu gazociągu Nordstream – zagwarantować możliwość pogłębienia w przyszłości północnej trasy żeglugowej do Świnoujścia do głębokości 17,0 m (na obszarze niemieckiej specjalnej strefy ekonomicznej),
- zarybianie wód Bałtyku i ochrona tarlisk naturalnych,
- rozwój turystyki żeglarskiej (Szlak Berlin-Szczecin-Bałtyk, Zachodniopomorski Szlak Żeglarski),
- rozwój energetyki wiatrowej na morzu,
- rozwój rybołówstwa, w tym wędkarstwa i połowów wzdłuż brzegu,
- wsparcie poszukiwania i wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego oraz podmorskich osadów mineralnych,
- ochrona przeciwsztormowa oraz ochrona brzegu morskiego,
- poprawa bezpieczeństwa transportu morskiego.

Zapisy w najszerszym zakresie znajdują się w części odnoszącej się do Planowania przestrzennego obszarów morskich. Z tego powodu przytoczono je w całości. W pozostałych obszarach tematycznych przywołano zapisy, które mogą mieć wpływ na planowanie przestrzenne obszarów morskich, a jednocześnie nie znalazły się w tym obszarze tematycznym. Wybór szczegółowych zapisów strategii został przedstawiony poniżej:

Planowanie przestrzenne obszarów morskich

Zestawienie celów strategicznych i kierunkowych:

1. Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC–ROUTE65) jako głównej osi rozwoju transportu współmodalnego
 - 1.2. Kreowanie i rozwijanie potoków ruchu w Środkowoeuropejskim Korytarzu Transportowym.
 - 1.3. Promowanie i rozwój intermodalnych połączeń transportowych.
 - 1.4. Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.
 - 1.5. Rozwój stałych połączeń morskich Świnoujście–Skandynawia jako przedłużenie lądowej części Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego.
 - 1.6. Utworzenie Regionalnego Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego obsługującego potoki ładunków intermodalnych do/z województwa zachodniopomorskiego.
2. Poprawa konkurencyjności portów morskich
 - 2.2. Rozbudowa potencjału portu Świnoujście dla obsługi ruchu promowego oraz budowa i zagospodarowanie portu zewnętrznego.
 - 2.4. Poprawa dostępności transportowej portów morskich od strony ich przedpola i zaplecza, z wykorzystaniem środków UE.
 - 2.5. Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście–Szczecin do gł. 12,5 m
 - 2.6. Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m.
4. Poprawa konkurencyjności transportu morskiego
 - 4.3. Promocja żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.
5. Zdyktalizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża
 - 5.1. Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu: poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu – etapy I, II i III oraz modernizacja linii kolejowej 402 Goleniów Kołobrzeg wraz z budową łącznicy do portu lotniczego Szczecin-Goleniów – do ukończenia w 2013 r.

- 5.2. Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego i funkcji turystyczno-sportowej: Rozbudowa portu morskiego w Darłowie oraz poprawa dostępu z sieci dróg krajowych i wojewódzkich (do 2013 r.), remont nabrzeża Parkowego i Skarpowego w Darłowie (do 2012 r.), Przebudowa basenu Kolejowego w Stepnicy (do 2011 r.), Poprawa dostępności od strony morza dla portu Mrzeżyno (do 2013 r.), Modernizacja falochronu wschodniego i zachodniego w porcie Dziwnów (do 2013 r.).
9. Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego
Wśród zadań strategicznych wymieniane są: działania zapobiegające i minimalizujące straty przy budowie i eksploatacji Terminalu LNG w Świnoujściu oraz Monitorowanie wód Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego.
 - 9.1. Ochrona przeciwsztormowa brzegów morskich i morskich wód wewnętrznych: odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu km 330,4-333,4 (do 2011 r.), ochrona brzegów morskich na wschód od portu Darłowo (do 2012 r.).
 - 9.2. Stworzenie regionalnego planu ochrony morza zgodnego z wytycznymi UE
 - 9.3. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez gospodarkę morską i realizacja szerokiego programu monitoringu środowiskowego
10. Poprawa bezpieczeństwa morskiego
11. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju
 - 11.1. Wsparcie dla projektów poszukiwania ropy naftowej, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych
 - 11.2. Budowa infrastruktury umożliwiającej dywersyfikację dostaw gazu ziemnego
 - 11.4. Rozwój morskiej energetyki wiatrowej
12. Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego
 - 12.1. Prowadzenie monitoringu rybackiego i ochrona tarlisk naturalnych
 - 12.2. Realizacja programu systematycznego zarybiania wód
 - 12.3. Rozwój floty rybackiej poprzez jej przystosowanie do potrzeb nowoczesnej gospodarki rybacko-przetwórczej oraz turystycznej z uwzględnieniem programów UE
 - 12.5. Wspieranie rozwoju bałtyckich (przybrzeżnych) połowów łodziowych
 - 12.6. Wyrównywanie szans polskich rybaków z rybakami pozostałych państw nadbałtyckich.
13. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego
 - 13.1. Realizacja projektów poszukiwania i wydobywania ropy, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych
14. Planowanie przestrzenne polskich obszarów morskich i nadmorskich
15. Rozwój turystyki morskiej i śródlądowej
 - 15.1. Rozwój i promocja szlaków żeglarskich na obszarze transgranicznym, ze szczególnym uwzględnieniem Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego
Wskazane w strategii inwestycje związane z realizacją tych szlaków: Basen Północny w Świnoujściu (do 2012 r.), Zachodniopomorski Szlak Żeglarski (do 2011 r.), Porty Zalewu Szczecińskiego (do 2012 r.), Regionalne Centrum Sportu w Kołobrzegu (do 2010 r.)
16. Koordynacja współpracy na rzecz gospodarki morskiej
 - 16.1. Utworzenie Ośrodka Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego skupiającego ekspertów z zakresu wszystkich dziedzin gospodarki morskiej

Transport morski

Cele kierunkowe (Poprawa konkurencyjności transportu morskiego)

- 1) Rozszerzenie współpracy armatorów, szkolnictwa i odpowiednich instytucji państwowych.

Zadania strategiczne:

- 3) Promowanie projektów dotyczących autostrad morskich, uwzględniających porty w Szczecinie i Świnoujściu
- 5) Rozbudowa terminalu promowego w Świnoujściu oraz budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG

Porty

Cele kierunkowe (Poprawa konkurencyjności portów morskich)

- 2) Rozbudowa potencjału portu Świnoujście dla obsługi ruchu promowego oraz budowa i zagospodarowanie portu zewnętrznego
- 3) Rozwój funkcji przemysłowej, logistyczno-dystrybucyjnej i handlowej portów, w szczególności rozwój potencjału portowego dla obsługi ładunków intermodalnych
- 5) Kontynuacja modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m
- 6) Pogłębienie głębokowodnego toru podejściowego do Świnoujścia do głębokości umożliwiającej ruch statków o zanurzeniu do 14,5 m

Zadania strategiczne

- 8) Stworzenie kompleksowej koncepcji zagospodarowania Portu Zewnętrznego w Świnoujściu
- 11) Działania prawne i dyplomatyczne zmierzające do zagłębienia rurociągu Nord Stream pod dnem morskim
(zagwarantowanie możliwości pogłębienia w przyszłości północnej trasy żeglugowej do Świnoujścia do głębokości 17,0 m)

Cele kierunkowe (Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju)

- 1) Budowa infrastruktury umożliwiająca dywersyfikację dostaw gazu ziemnego

Zadania strategiczne

- 1) Budowę terminalu LNG w Świnoujściu

W przypadku małych portów województwa zachodniopomorskiego nadrzędny cel strategiczny nosi nazwę: zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża

Cele kierunkowe:

- 1) Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu (Kołobrzeg)
- 2) Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego i funkcji turystyczno-sportowej (Darłowo, Mrzeżyno, Dziwnów)

Zadania strategiczne:

- 1) Budowę i modernizację infrastruktury drogowej i kolejowej, jak również wejścia do portów i przystani, aby umożliwić bezpieczne wejście i wyjście z portów wszystkim środkom transportu

Infrastruktura transportowo-logistyczna

Zadania strategiczne

- 2) Wspieranie inicjatyw gospodarczych w obszarze Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC–ROUTE65

Zadania strategiczne:

- 7) Wsparcie inicjatyw na rzecz wykorzystania potencjału stoczniowego dla produkcji typu offshore oraz statków i innych obiektów pływających o jednostkowym ciężarze do 1500 t

Rybołówstwo morskie, przybrzeżna oraz zalewowe

Cele kierunkowe

- 1) Prowadzenie monitoringu rybackiego i ochrona tarlisk naturalnych
- 2) Realizacja programu systematycznego zarybiania wód

5) Wspieranie rozwoju bałtyckich (przybrzeżnych) połowów łodziowych

Zadania strategiczne

- 5) Promowanie i rozwój przetwórstwa ryb
- 6) Kreowanie rekreacji sportowej – wędkarstwo (wykorzystanie kutrów w okresach pozapołowowych)

W przypadku rybołówstwa przybrzeżnego i zalewowego nadrzędnym celem strategicznym jest zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża.

Cele kierunkowe

- 1) Poprawa dostępności małych portów od strony morza i lądu (Kołobrzeg)
- 2) Modernizacja i rozbudowa technicznego wyposażenia małych portów, ze szczególnym uwzględnieniem funkcji gospodarki rybackiej, obsługi ruchu pasażerskiego i funkcji turystyczno-sportowej (Darłowo, Mrzeżyno, Dziwnów)

Zadania strategiczne

- 1) Budowa i modernizacja infrastruktury usługowej małych portów (Darłowo, Mrzeżyno, Dziwnów)
- 2) Rozbudowa infrastruktury umożliwiającej odbieranie ryb bezpośrednio do samochodu chłodni poprzez kooperacje kilku portów z kooperantami
- 3) Modernizacja marin, budowanie nowych o standardzie europejskim (w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego: Wolin, Kamień Pomorski, Dziwnów, Wapnica, Niechorze, Międzyzdroje, Świnoujście)
- 4) Rozwijanie turystyki w osadach rybackich

Eksploatacja morskich zasobów naturalnych

Cele kierunkowe (Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju)

- 1) Wsparcie dla projektów poszukiwania ropy naftowej, gazu oraz podmorskich osadów mineralnych
- 2) Rozwój morskiej energetyki wiatrowej

Ochrona środowiska Morza Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego

Cele kierunkowe (Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego)

- 1) Ochrona przeciwsztormowa brzegów morskich i morskich wód wewnętrznych
- 2) Stworzenie regionalnego planu ochrony morza zgodnego z wytycznymi UE

Turystyka morska i śródlądowa

Nadrzędnym celem strategicznym dla omawianego obszaru gospodarki morskiej jest rozwój turystyki morskiej i śródlądowej.

Zadania strategiczne:

- 1) Rozwój Szlaku Berlin–Szczecin–Bałtyk
- 2) Modernizacja marin, budowa nowych o standardzie europejskim (w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego: Wolin, Kamień Pomorski, Dziwnów, Wapnica, Niechorze, Międzyzdroje, Świnoujście)
- 3) Zbudowanie jachtowego portu tranzytowego w na rzece Odrze pomiędzy wyspą Grodzką a Łasztownią jako strategicznego jachtowego portu Szczecina na szlaku wodnym
- 6) Modernizacja infrastruktury portowej do obsługi dużych pasażerskich statków morskich i rzecznych oraz żaglowców (Szczecin, Świnoujście, Police).

2.2.5. Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do roku 2015

Strategia odnosi się do zagadnień mających związek z planowaniem przestrzennym na morzu w dwojaki sposób. Pierwszym z nich jest podkreślanie wykorzystania samej obecności brzegu morskiego w strategii budowania marki/produktu turystycznego województwa. Postuluje się

wprowadzenie lokalnych i ponadlokalnych markowych produktów turystycznych, w tym w szczególności turystyki wodnej. Obszarami, które są predestynowane do ich rozwoju są:

- miejscowości nadmorskie,
- miejscowości nad jez. Dąbie, Zalewem Szczecińskim, Kamieńskim;
- i leżące w sąsiedztwie jezior przybrzeżnych (Jamno, Bukowo, Kopań, Wicko, Koprowo i in.).

W celu wsparcia realizacji tych produktów turystycznych przewidywane są następujące inwestycje:

- budowa portów, marin i przystani wodnych, Rozwój i rozbudowa do standardów europejskich sieci portów, marin, przystani i stanic wodnych wchodzących w skład szlaków, a w szczególności Zachodniopomorskiego Szlaku żeglarskiego, oraz pozostałych portów zalewowych,
- Portów morskich, w tym w Dźwirzynie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Dąbkach,
- Zagospodarowanie turystyczne Kanału Jamneńskiego i Jeziora Jamno.

Drugą formą wspierania rozwoju turystyki, która może mieć wpływ na zagadnienia związane z planowaniem morskim są działania:

- IV.1.1 - Kształtowanie plaż nadmorskich.
- IV.1.2 – Wsparcie infrastruktury żeglugi śródlądowej i morskiej.
- IV.1.3 – Wsparcie budowy infrastruktury turystyki wodnej i sportów wodnych.

W zakresie kształtowania plaż nadmorskich przewiduje się, że prace mają być prowadzone zgodnie z „Programem ochrony brzegów morskich”. Wskazywane jest, aby w pierwszej kolejności chronić plaże w miejscowościach gdzie jest ona istotnym elementem atrakcyjności turystycznej i jej istnienie jest zagrożone (Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Łazy, a także gmina Rewal).

Wsparcie infrastruktury żeglugi śródlądowej i morskiej obejmuje inwestycje w zaspokojenie podstawowych potrzeb (przystanie, sanitariaty, bary, restauracje) oraz modernizacja morskich przejść granicznych w celu dostosowania ich do wymogów „Schengen”.

Budowa infrastruktury turystyki wodnej obejmuje m.in. rozwój sieci portów morskich i nad zalewem w oparciu o istniejący Zachodniopomorski Szlak Żeglarski. Planowane jest także wspieranie ośrodków specjalizujących się w wędkarstwie i nurkowaniu morskim (Środkowe Wybrzeże).

Zauważane jest także funkcjonowanie w regionie uzdrowisk nadmorskich, których jakość środowiska przyrodniczego powinna podlegać szczególnej ochronie. Pozwoli to utrzymać i rozwinąć działalność turystyczną. Duże miejscowości uzdrowiskowe mają też szansę stać się miejscami obsługi ruchu kongresowego.

2.2.6. Program Strategiczny Gospodarka – projekt na okres 2014-2020

W ramach pierwszego celu strategicznego: „Kreowanie regionalnych i inteligentnych specjalizacji w oparciu o działalność badawczo-rozwojową” w priorytecie 1.2. „Wzrost znaczenia działalności morskiej i logistyki” wskazana jest inteligenta specjalizacja regionalna związana z gospodarką morską.

W ramach tej regionalnej specjalizacji planowane jest:

- utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej (BCBWGM) – koszt około 290 mln zł,
- podniesienie potencjału jednostek naukowo-badawczych w obszarze działalności morskiej i logistyki,
- podnoszenie bezpieczeństwa pracy na morzu,
- wykorzystanie potencjału małych portów do rozwoju usług wokół off-shore (planowane w programie nakłady 10 mln zł).

Z punktu widzenia planowania przestrzennego obszarów morskich szczególnie ważne wydają się zapisy odnośnie potencjału małych portów, jednak przeznaczone na to nakłady są stosunkowo niewielkie.

2.2.7. Projekt Programu Operacyjnego 2014-2020 „Rybacktwo i Morze”

Projekt Programu Operacyjnego „Rybacktwo i Morze” z dnia 29 sierpnia 2013 r. składa się z następujących priorytetów:

1. Promowanie zrównoważonego rybołówstwa oraz akwakultury.
2. Innowacyjne i konkurencyjne rybołówstwo i akwakultura.
3. Wdrażanie Wspólnej Polityki Rybołówstwa.
4. Zatrudnienie i spójność terytorialna na obszarach rybackich.
5. Zintegrowana Polityka Morska.
6. Pomoc techniczna.

W dokumencie podkreślana jest silna koncentracja wyładunków ryb w porcie w Kołobrzegu (oprócz Władysławowa w woj. Pomorskim). Liczącymi się portami są na terenie województwa Darłowo, Dziwnów i Świnoujście. W ramach tego programu wspierane finansowo będą następujące działania:

- zaprzestanie działalności połowowej i zmniejszenie oddziaływania na środowisko morskie,
- inwestycje w portach rybackich, w tym w szczególności zmniejszające oddziaływanie na środowisko, poprawę bhp i rozwój technologiczny,
- rozpoczynanie działalności przez młodych rybaków,
- ochronę biologicznych zasobów morza,
- badania naukowe i gromadzenie danych,
- łagodzenie zmian klimatu przez wymianę silników na statkach rybackich,
- wspieranie dywersyfikacji działalności gospodarczej (zarówno działania inwestycyjne jak i szkoleniowe),
- rozwój akwakultury,
- dopłaty do przechowywania,
- wspieranie przetwarzania produktów rybołówstwa i akwakultury,
- rozwój otoczenia instytucjonalnego związanego z rybołówstwem i przetwórstwem produktów rybołówstwa i akwakultury.

Nie są wskazane konkretne lokalizacje ani konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne jakie są planowane do sfinansowania z tego programu operacyjnego. Można domniemywać, że w związku z dużą koncentracją wyładunków w Kołobrzegu, Darłowie, Świnoujściu i Dziwnowie znaczna część środków trafi do tych ośrodków.

2.2.8. Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020

Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 został przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego 3 marca 2014 r. Dzieli on RPO na następujące osie priorytetowe:

- I Gospodarka – Innowacje – Technologie.
- II Rozwój Społeczeństwa Informacyjnego.
- III Wsparcie gospodarki niskoemisyjnej.
- IV Dostosowanie do zmian klimatu.
- V Rozwój naturalnego środowiska człowieka.
- VI Zrównoważony transport.
- VII Rynek pracy.

- VIII Rozwój społeczny.
- IX Infrastruktura publiczna.
- X Edukacja.
- XI Infrastruktura edukacyjna.
- XII Pomoc techniczna.

Z punktu planowania przestrzennego obszarów morskich ważna jest oś priorytetowa IV, a w niej priorytet inwestycyjny 7.3: Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej.

W ramach tego priorytetu zostanie wsparty rozwój małych (znajdujących się poza siecią TEN-T) portów morskich, rzecznych i przystani, a także infrastruktury szlaków żeglownych, zwiększającej bezpieczeństwo i atrakcyjność tego sektora transportu. Inwestycje obejmować będą ogólnodostępną infrastrukturę portową: tory podejściowe, falochrony, nabrzeża, oznakowanie, itp. zwiększające funkcjonalność portów i przystani. Wymienione są wspierane typy projektów:

1. Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury portów morskich i rzecznych oraz przystani poza siecią TEN-T, utrzymanie dróg wodnych prowadzących do portów spoza sieci TEN-T, monitoring dróg wodnych, w tym związany z systemami zarządzania ruchem.
2. Poprawa dostępu do portów i przystani od strony lądu, budowa dróg doprowadzających transport oraz wewnętrznych, budowa łącznic kolejowych oraz rozprowadzenie ruchu kolejowego w portach poza siecią TEN-T.
3. Budowa terminali intermodalnych i urządzeń przeładunkowych, przede wszystkim w portach handlowych poza siecią TEN-T.

RPO wymienia następujące potrzeby i plany inwestycyjne związane z zapewnieniem rozwoju portów i przystani morskich poza siecią TEN-T:

- przebudowę pomostów rybackich nr 1 i nr 2 w Niechorzu (szacunkowa wartość – 5 000 000 zł),
- budowę dalby wyciągowej jedнопalowej w Rewalu (szacunkowa wartość – 200 000 zł),

Ważną z punktu widzenia planowania przestrzennego obszarów morskich jest także oś priorytetowa I. W ramach niej wspierane będą regionalne specjalizacje. Wśród nich znajdują się dwie potencjalnie istotne dla obszarów morskich: „Wzrost znaczenia działalności morskiej i logistyki” oraz „działalność metalowa i maszynowa,” (druga w kontekście potrzeb sektora offshore, w tym elektrowni wiatrowych na morzu). Wsparcie w ramach osi I będzie dotyczyło m.in. wzmacniania potencjału jednostek naukowych. Konsekwencje tych działań dla planowania przestrzennego obszarów morskich są związane ze wskazaniem dużego znaczenia wykorzystania obszarów morskich dla rozwoju gospodarczego województwa. Wybór takich inteligentnych specjalizacji regionalnych dodatkowo wzmacnia popyt na wykorzystanie przestrzeni morskiej w sposób z nimi zgodny.

2.2.9. Projekt Kontraktu Terytorialnego oraz Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do projektu

W projekcie stanowiska Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego wymienione są inwestycje, które do realizacji do 2020 roku. W zakresie ich związków z obszarami morskimi należy wskazać inwestycje w infrastrukturę portową w zespole portowym Szczecin-Świnoujście, w tym w szczególności pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m (koszt 1,4 mld zł) oraz poprawa infrastruktury w tych portach oraz dostępności do portów od strony lądowej (razem 1,7 mld zł). Wpisane są także

inwestycje w Kołobrzegu oraz Darłowie. Ważnym zagadnieniem jest rozwój bazy uzdrowiskowej.

Tab. 2. Wykaz przedsięwzięć do kontraktu terytorialnego

L.p.	Nazwa przedsięwzięcia / celu / obszaru	koszt (mln zł)	Priorytet inwestycyjny	finansowanie: Kraj/Region
	Cel 1: Poprawa zewnętrznej dostępności województwa	30 560		
	Obszar: infrastruktura gospodarki morskiej	3 843		
11	Pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5m	1 385	7.3	Kraj
12	Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego Szczecin-Świnoujście	844	7.3	Kraj
13	Poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu	923	7.3	Kraj
14	Rozbudowa terminalu morskiego – poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Policach	233	7.3	Kraj
15	Terminal pasażerski w Kołobrzegu, modernizacja podejścia promowego	6	7.3	Kraj
16	Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu	149	7.3	Kraj
17	Modernizacja portu w Darłowie	43	7.3.	Kraj
18	Przebudowa wejścia do Portu w Darłowie	220	7.3.	Kraj
19	Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo	40	7.3	Kraj
	Cel 2: Rozwój metropolii szczecińskiej oraz subregionalnych ośrodków wzrostu	5 470		
	Obszar: wsparcie innowacji i przedsiębiorczości	650		
23	Utworzenie Bałtyckiego Centrum Badawczo-Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej	290	1.1	Kraj
	Cel 3: Wzrost spójności społecznej i jakości życia mieszkańców	845		
	Obszar: zdrowie i opieka społeczna	553		
47	Rozwój bazy uzdrowiskowej w Województwie Zachodniopomorskim	75	9.1	Region

Źródło: Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do kontraktu terytorialnego, wrzesień 2014 r.

Przedstawiony wyżej wykaz przedsięwzięć został uwzględniony w tabelach na stronach 139-142 w kierunku 1. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o funkcje sieci portów morskich oraz kierunku 2. Turystyczne wykorzystanie zasobów naturalnych i kulturowych wybrzeża morskiego.

Zatwierdzonymi projektami są pogłębienie toru wodnego Szczecin-Świnoujście (nr 11), modernizacja portu w Darłowie (nr 17), poprawa dostępu do portu w Szczecinie i portu w Świnoujściu (nr 13), rozbudowa infrastruktury zespołu portowego w Szczecinie i portu w Świnoujściu (nr 12). Na liście rezerwowej znajdują się przebudowa wejścia do Portu w Darłowie (nr 18), Poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (nr 15), budowa nabrzeża refulacyjnego do na potrzeby obsługi statków handlowych w porcie Darłowo (nr 19). Nie wszystkie obszary negocjacji zostały ukończone, w tym m.in. badania i rozwój oraz kultura i infrastruktura sportowa.

Ze stanowiska Zarządu Województwa do kontraktu wynika konieczność uwzględnienia możliwości zapewnienia funkcji portowych (warunki umożliwiające żeglugę statków o określonych parametrach) w istniejących portach (Świnoujście, Szczecin, Kołobrzeg,

Darłowo) oraz funkcji uzdrowiskowych (odpowiednie walory krajobrazowe w sąsiedztwie istniejących uzdrowisk – Świnoujście, Kołobrzeg).

3.3. Analiza uwarunkowań rozwoju przestrzennego gmin nadmorskich

W celu syntetycznej analizy uwarunkowań rozwoju przestrzennego gmin przyjęto jednolity schemat analiz dla każdej z nich, na który składa się 5 części:

- 1) Pierwsza z nich zawiera podstawowe dane statystyczne o gminie istotne dla przedmiotowego tematu oraz jej krótką charakterystykę.
- 2) Następnie zamieszczono wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego obrazujący kierunki rozwoju gminy przyjęte w planie. Legendę, ze względu na jej wielkość oraz powtarzalność dla każdego wyrys, umieszczono pod koniec niniejszego opracowania (załącznik nr 2).
- 3) W części trzeciej zawarto istotne dla przedmiotowego tematu informacje i wypisy z dostępnych dokumentów gminnych, pod obszerniejszymi wypisami zamieszczono ich syntezę i wyróżniono kolorem. Teksty zawierają elementy bezpośrednio zaczerpnięte z uchwalonych dokumentów gminnych.
- 4) Część czwarta zawiera identyfikację zamierzeń i oczekiwań gminy na podstawie wniosków gminy do PZPPOM oraz innych informacji otrzymanych od gminy.
- 5) Ostatnią część stanowi syntetyczne podsumowanie najważniejszych aspektów, uwarunkowań i kierunków zidentyfikowanych w dostępnych dokumentach, związanych z nadmorskim położeniem gminy (natomiast szczegółowe wnioski i propozycje znajdują się w rozdziale IV). Integralną częścią podsumowania jest mapa zawierająca graficzne przedstawienie zamierzeń inwestycyjnych gminy mających związek z obszarami morskimi i nadmorskimi. Dołączono także dokumentację fotograficzną. Legendę do map obrazujących gminne zamierzenia inwestycyjne, ze względu na jej powtarzalność, umieszczono pod koniec niniejszego opracowania (załącznik nr 5).

3.3.1. Miasto Świnoujście

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	M. Świnoujście	Długość linii brzegowej:	11 km
Powiat:	m. Świnoujście	Miejscowości z dostępem do morza:	Świnoujście
Typ:	gmina miejska	Porty i przystanie rybackie:	Świnoujście
Powierzchnia:	197 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Świnoujście
Liczba mieszkańców:	41371 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	21
Gęstość zaludnienia:	210 os./km ²	Liczba miejsc cumowniczych:	390
Największa miejscowość:	Świnoujście	Dochód własny gminy na mieszkańca:	3082,09 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	10132 (2013)	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	3 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	921		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Świnoujście jest miastem na prawach powiatu w północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Jest piątym co do wielkości miasto w województwie od zachodu graniczącym z powiatem Przedpomorze Wschodnie (Niemcy), od wschodu z gminą Międzyzdroje, a od południa (na obszarze akwenu Zalewu Szczecińskiego) z gminami Stepnica i Nowe Warpno.

Obszar miasta Świnoujście obejmuje fragmenty dwóch wysp: Uznamu i Wolina, przedzielonych wodami Świny i Kanału Piastowskiego. Teren lądowy miasta obejmuje niemal w całości tzw. Bramę Świny, skomplikowaną strukturę mierzejową, składającą się z ułożonych w różnych kierunkach trzech zespołów wydmy wałowych (wydmy brunatne, żółte i szare).

Pas wybrzeża wzdłuż Bałtyku na wyspie Wolin stanowi formę piaszczystej plaży, do której przylega pasmo wydmy z zielenią ochronną (analogicznie jak na wyspie Uznam). Lasy porastają przeważającą część wyspy Wolin oraz zachodnią część wyspy Karsibór. Wody powierzchniowe stanowią charakterystyczny element położenia miasta (ujście rzeki do Bałtyku, starorzecze Świny, Zalew Szczeciński).

GOSPODARKA

Świnoujście charakteryzuje się dominującą rolą gałęzi gospodarki morskiej i turystyki, których rozwój jest głównie warunkowany przez obecność dwóch typów akwenów – morskiego i śródlądowego. W strukturze sektorowej i działowej największe perspektywy wzrostu miejsc pracy mają:

- sektor usług a w nim: ochrona zdrowia (rozwój funkcji uzdrowiskowej), turystyka i wypoczynek, handel i inne usługi,
- sektor produkcyjny związany z gospodarką morską, z założeniem przekształcenia portu w port uniwersalny.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

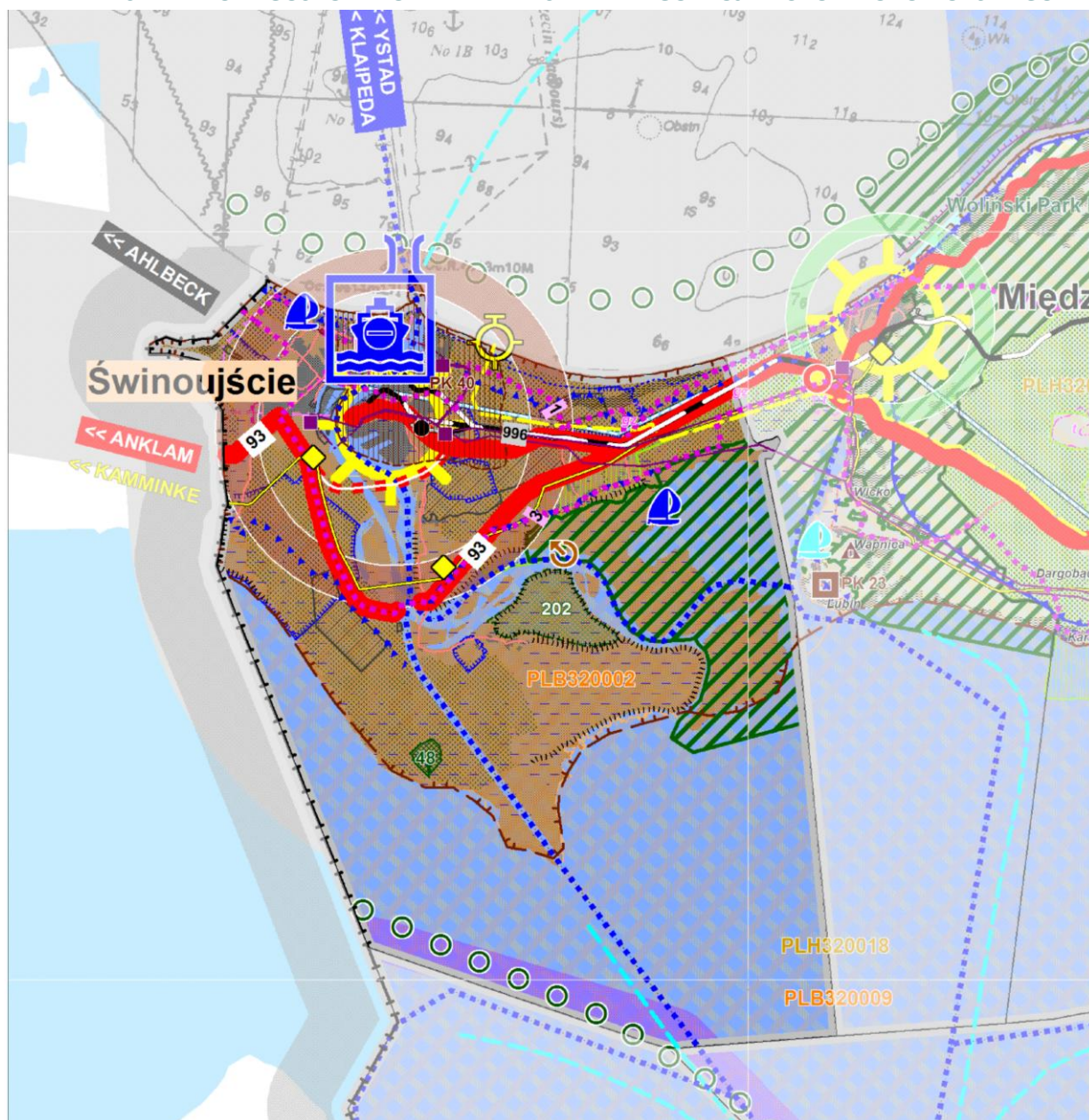
Brama Świny to obszar położony na przecięciu 2 korytarzy ekologicznych o ponadregionalnym znaczeniu: wielkiego korytarza ekologicznego Doliny Odry, przebiegającego w kierunku południe-północ od południowej

granicy Polski do Bałtyku i korytarza biegnącego w kierunku wschód-zachód, wzdłuż południowych brzegów morza. W jego obrębie znajduje się zachodnia część Wolińskiego Parku Narodowego stanowiąca jeden z istotnych elementów atrakcyjności turystycznej Świnoujścia. W rejonie Świnoujścia zbiegają się prądy morskie transportujące materiał piaszczysty z zachodu i wschodu, odkładające szeroką przystającą plażę. Atutem miasta jest też duża powierzchnia lasów (22,3% powierzchni ogólnej), z czego prawie wszystkie lasy uznane są za ochronne.

Poza Parkiem Narodowym znajdują się tu obszary Natura 2000 tj.:

- obszary siedliskowe „Wolin i Uznam” PLH320019,
- obszary ptasie „Delta Świny” PLB320002,
- obszary ptasie „Zalew Szczeciński” PLB320009,
- obszary siedliskowe „Ujście Odry i Zalew Szczeciński: PLH320018,
- obszary siedliskowe „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002,
- obszary ptasie „Zatoka Pomorska” PLB990003.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 4. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Świnoujście
(legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście, przyjęte Uchwałą Nr XIV/100/2011 Rady Miasta Świnoujście z dnia 8 września 2011 r.
- Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014 – 2020, przyjęta Uchwałą Nr XLIV/354/2013 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 października 2013 r.
- Wieloletnie Strategiczne Programy Operacyjne Miasta Świnoujście na lata 2014 – 2020, przyjęte Uchwałą NR LV/429/2014 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 czerwca 2014 r.
- Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010 – 2020, przyjęty Uchwałą Nr LXXIV/591/2010 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 sierpnia 2010 r.

Miasto nie posiada lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA ŚWINOUJŚCIE

Data uchwalenia: 8 września 2011 r.

Okres obowiązywania: obowiązuje

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Jako główne zagrożenia i ograniczenia studium wymienia:

- wiatry sztormowe przerywające lub ograniczające prace portowe, powodujące szkody w lasach, podpiętrzające stany wody i prowadzące do okresowego niszczenia plaży,
- „cofka” powodująca długotrwałe podtapianie terenów leśnych oraz zagrożenie powodziowe terenów położonych nad Zalewem Szczecińskim, a także bardzo silne prądy wsteczne na Świnie, których wynikiem jest zagrożenie zabudowy nabrzeży, zmiany geometrii toru wodnego i jego zamulanie oraz trudności nawigacyjne mogące prowadzić do różnego typu awarii (łącznie z nadzwyczajnym zagrożeniem środowiska).

POWIĄZANIA TRANSPORTOWE I KOMUNIKACYJNE (WODNE)

Droga wodna prowadzona poprzez kanał Piastowski, Odrę, Kanał Havela łączy Świnoujście z południem Polski i Niemcami w obszarze Aglomeracji Berlińskiej. Przedpole portu stanowi przestrzeń zamorska będąca miejscem powstawania potencjału ładunkowego i pasażerów oraz transportu ładunków do i z portu.

NOWE STRUKTURY PRZESTRZENNE

Nowe struktury przestrzenne związane są głównie z budową stałej przeprawy przez Świnę. W obrębie portu, jak również poza jego granicami wyznacza się inne tereny, aktualnie niezainwestowane, pod zagospodarowanie dla funkcji związanych z portem i gospodarką morską.

GOSPODARKA MORSKA

Działalność portu w Świnoujściu koncentruje się w czterech głównych obszarach:

- obszar przeładunków masowych i płynnych,
- terminal promowy,
- Wolny Obszar Celny,
- przemysł stoczniowy.

Port położony jest po obu stronach rz. Świny – obejmuje wschodnie brzegi Wyspy Uznam z półwyspem Mielin, zachodnie brzegi i tereny na Wyspie Wolin (nabrzeża zasadnicze) oraz wyspę Mielino. Powierzchnia lądowa portu wynosi ok. 630 ha, większa jej część znajduje się po wschodniej stronie Świny (wyspa Wolin).

Studium wskazuje szczegółowo liczne uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne jako determinanty rozwoju oraz destymulanty ograniczające rozwój gospodarki morskiej

ŻEGLUGA MORSKA

Usługi transportowe pasażerskie i towarowe do portów Szwecji (Malmö i Ystad) wykonują kursujące codziennie promy PŻB, Unity Line i Euro Africa korzystając z nowoczesnego i największego w Polsce terminalu promowego, jakim jest Baza Promów Morskich w Świnoujściu. Na dalszy kierunek rozwój rynku przewozów żeglugi promowej w regionie będzie rzutowało uruchomienie bezpośredniego połączenia drogowo-kolejowego między Danią i Szwecją (trasa tunelowo - mostowa przez Wielki Bełt oraz rozbudowy terminali promowych w Rostocku, Sassnitz, Mukran i Sünd). Zasadniczym warunkiem rozwoju bazy promowej będzie utworzenie paneuro-

pejskiego korytarza transportowego łączącego południową Skandynawię przez porty w Świnoujściu i Szczecinie, i dalej szlakiem odrzańskim do granicy Polski z Czechami.

GOSPODARKA TURYSTYCZNA Z FUNKCJĄ UZDROWISKOWĄ

Turystyka obok gospodarki morskiej jest główną branżą działalności gospodarczej w Świnoujściu. Dodatkowo Świnoujście stanowi nadmorskie uzdrowisko. Z uwagi na unikatowe warunki dla leczenia uzdrowiskowego Świnoujścia (warunki klimatyczne, zasoby przyrodnicze, infrastrukturę uzdrowiskową), a także duże zapotrzebowanie na lecnictwo uzdrowiskowe w Świnoujściu zakłada się dalszy rozwój funkcji uzdrowiskowej. Z analiz czynników środowiskowych warunkujących rozwój lecznictwa uzdrowiskowego wynika, że zasoby surowców leczniczych są w chwili obecnej wystarczające (dane służb geologicznych), jednak w przyszłości należy liczyć się z ich ograniczeniem. Dlatego należy przyjąć, że najbardziej istotną rolę dla rozwoju lecznictwa uzdrowiskowego w Świnoujściu będą pełnić warunki bioklimatyczne i nowe programy o charakterze komercyjnym.

Studium wskazuje na potencjalne zagrożenia wynikające z działalności portowej mogących mieć niekorzystny wpływ na funkcję turystyczną. Chodzi tu o m.in.:

- wymóg stałych prac pogłębiarskich na torze wodnym,
- lokalizację bazy paliw płynnych Porta Petrol na terenach po JAR,
- brak nowej lokalizacji bazowania kutrów i łodzi rybackich,
- ekspansywną, popartą kapitałem konkurencja ze strony pobliskich portów w zakresie usług transportowych i turystycznych.

KIERUNKI ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ

W świetle istniejących uwarunkowań rozwoju gospodarki morskiej, priorytetowym czynnikiem jest wzrost konkurencyjności portu. Kierunki przekształceń funkcjonalno-przestrzennych winny zmierzać do zmian polegających na restrukturyzacji istniejących przestrzeni portowych i wprowadzaniu nowych technologii potencjału przeładunkowego i manipulacyjno-składowego w obsłudze ładunków masowych i drobnicowych, budowie nowoczesnego potencjału przeładunkowego dla drobnicy w kontenerach oraz uniwersalizacji nabrzeży do przeładunków masowych. Port zachowa charakter głębokowodnego portu morskiego i winien pełnić rolę i znaczenie portu uniwersalnego.

W zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu przewiduje się modernizację i przebudowę toru wejściowego na Zatoce Pomorskiej do głębokości 14,5 m i odpowiedniej szerokości w dnie, stałe utrzymanie głębokości 14,5m przy nabrzeżach przeładunkowych po wschodniej stronie Świny.

Bardzo ważną sprawą w rozwoju portu i przemysłu portowego, a także innych działalności gospodarki morskiej (np. turystyki) będzie miała modernizacja rzeki Odry i włączenie jej do europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych.

W zakresie infrastruktury transportu lądowego, zapewniającego dostęp do portu morskiego i jego obsługę transportową od strony zaplecza, przewiduje się połączenie portu w Świnoujściu z europejskim i krajowym układem autostradowym, poprzez budowę autostrady A3.

Studium szczegółowo opisuje tereny i funkcje rozwojowe portu w układzie przestrzennym miasta pod kątem nowego zainwestowania.

KIERUNKI ROZWOJU FUNKCJI UZDROWISKOWEJ, REKREACYJNEJ I TURYSTYCZNEJ

- poszerzenie obszaru „C” ochrony uzdrowiskowej o pozostałe tereny nie objęte żadnym obszarem uzdrowiskowym na wyspie Uznam, z wyłączeniem terenów portu morskiego Świnoujście,
- lokalizacja marin w Basenie Północnym i Kanale Mulnik,
- lokalizacja ośrodka żeglarskiego w dawnym basenie portowym dla barek,
- turystyczne zagospodarowanie Płw. Mielinek, w tym lokalizacja pola namiotowego i przystani kajakowej nad Kanałem Mulnik.

Studium w szerokim zakresie odnosi się do strefy nadmorskiej Świnoujścia. Miasto położone jest w strefie skrzyżowania szlaków transportowych (głównie morskich) i korytarzy ekologicznych. Wpływa to zarówno na rozwój gałęzi gospodarczych (związanych z portem, w tym turystyki), jak i ochrony środowiska. Studium skupia się na spójnym i jak najmniej konfliktowym rozwoju obu wyżej wymienionych aspektów. Gospodarkę morską i turystykę określono dwiema głównymi funkcjami miastotwórczymi, na których rozwój wpływa port Świnoujście, ze znaczącymi połączeniami z krajami bałtyckimi i korytarzem tranzytowym północ-południe, oraz uzdrowisko pełniące rolę kurortu o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Za kluczowe przedsięwzięcie warunkujące rozwój gospodarki morskiej w Świnoujściu jest poprawa infrastruktury transportowej zapewniająca dostęp do portu od strony wody i lądu. (modernizację i przebudowę toru wejściowego na Zatoce Pomorskiej do głębokości 14,5 m oraz utrzymanie głębokości 14,5m przy nabrzeżach przeładunkowych po wschodniej stronie Świny, modernizacja Odry i włączenie jej do europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych oraz połączenie portu w Świnoujściu z europejskim i krajowym układem autostradowym, poprzez budowę autostrady A3.

Wskazano na konieczność inwestowania w wielofunkcyjny rozwój portu (jego rozbudowę, przebudowę i rewitalizację), co szczegółowo jest opisane dla każdej części portu. Przy czym uwzględniono też konieczność ochrony i kształtowania kierunków ochrony środowiska przyrodniczego.

3.3. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA ŚWINOUJŚCIE NA LATA 2014 - 2020

Data uchwalenia: 24 października 2013 r.

Okres obowiązywania: 2014 - 2020

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

TURYSTYKA

Turystyka jest wiodącą dziedziną gospodarki miasta o dużym potencjale rozwojowym. O jej rozwoju decydują walory naturalne (położenie geograficzne, w tym sąsiedztwo Niemiec, zróżnicowanie przyrodnicze, szeroka, piaszczysta plaża, różnorodność akwenów umożliwiające uprawianie różnych form turystyki wodnej, walory uzdrowiskowe), dziedzictwo kulturowe w postaci dawnych obiektów militarnych, rozwijająca się oferta usług turystycznych i stosunkowo dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna. Na podstawie ilości udzielonych noclegów stwierdza się, że ilość turystów z roku na rok rośnie, a blisko 30% odwiedzających stanowią goście zagraniczni (głównie Niemcy). Dzięki dobremu połączeniu kolejowemu (Uznamska Kolej Uzdrawiskowa) z niemiecką częścią wyspy Uznam i dalej z Niemcami, rocznie tą drogą do Świnoujścia przybywa około pół miliona turystów niemieckich. Duży potencjał dla rozwoju ruchu turystycznego stanowi lotnisko Heringsdorf zlokalizowane niedaleko Świnoujścia. Dominujące formy turystyki rozwijające się w mieście to turystyka wypoczynkowa, turystyka uzdrowiskowa oraz turystyka aktywna (żeglarstwo, turystyka rowerowa). Świnoujście posiada nowoczesny port jachtowy na ponad 350 jednostek, mogący przyjmować jednostki o zanurzeniu do 4,5 m. Ponadto terenie miasta działają dwie niewielkie przystanie klubowe oraz w łunowie przystań z nabrzeżem na 40 jachtów. W roku 2012 w samym porcie cumowało w porcie ponad 9.000 jachtów różnych bander. O uzdrowiskowej atrakcyjności miasta decydują terapeutyczne walory klimatu morskiego i mineralne surowce lecznicze.

KOMUNIKACJA WODNA

- 1) istniejący dostęp do Morza Bałtyckiego poprzez Zatokę Pomorską dla statków towarowych, pasażerskich, jachtów, itp.
- 2) istniejący dostęp do Szczecina poprzez Kanał Piastowski, Zalew Szczeciński i rzekę Odrę dla statków towarowych, pasażerskich, jachtów, itp. Dostęp ograniczony istniejącą głębokością toru wodnego.

GOSPODARKA MORSKA

Gospodarka morska Świnoujścia to przede wszystkim port morski ze wszystkimi podmiotami funkcjonującymi w obszarze portu, żegluga morska, przemysł stoczniowy, turystyka morska, rybołówstwo morskie i przetwórstwo ryb. Warunki nawigacyjne w Świnoujściu dla statków morskich transportujących ładunki z/do portu pozwalają na obsługę statków morskich o zanurzeniu 13,2 m i długości do 270 m.

Na terenie portu zlokalizowanych jest wiele firm reprezentujących szeroki wachlarz usług portowych m.in.:

- Wielozadaniowy terminal specjalizujący się w składowaniu mrożonych produktów rybnych i owoców cytrusowych (EURO Terminal Co Ltd.), zlokalizowany na 56 hektarach powierzchni, przy dwóch basenach morskich: Basenie Atlantycznym z 1.100 m nabrzeży i Basenie Bałtyckim 855 m nabrzeży.
- Firma PER AARSLEFF na terenach portowych Euro Terminalu w Świnoujściu, zajmuje się instalacją pali stalowych, żelbetowych pali prefabrykowanych, konstrukcji stalowych oraz stalowych ścianek szczelnych, wykorzystywanych między innymi do budowy konstrukcji portowych, tuneli, konstrukcji oporowych oraz zabezpieczania głębokich wykopów.
- Przemysł stoczniowy reprezentowany jest w Świnoujściu przez: Morską Stocznnię Remontową, NAVIKON SRY Sp. z o. o, zajmuje się remontem statków, budową jednostek pływających oraz budową

konstrukcji stalowych typu sub-sa, firma posiada największy w Świnoujściu dok pływający o długości 120 m i szerokości 30 m oraz ALUMARE Sp. z o.o. (prawobrzeże) i POLTRAMP YARD Sp. z o.o. (lewobrzeże) prowadzą działalność w zakresie remontów i budowy małych jednostek pływających.

- Na lewobrzeżu zlokalizowany jest również Terminal Przeładunkowy Spółki BALTCHEM SA, prowadzący działalność przeładunkową i składową.
- Flotę rybacką w Świnoujściu stanowią trzy kutry rybackie (o pojemności brutto [GT] 0,2 tys. ton) oraz 18 łodzi rybackich. W porcie znajduje się 15 wydzielonych stanowisk o długości 10 m każde dla łodzi rybackich oraz 10 miejsc dla pozostałych jednostek.
- Przetwórstwo ryb reprezentuje firma MARINUS Sp. z o.o.
- Na terenie portu funkcjonuje Terminal Paliw Polskiego Koncernu Naftowego „ORLEN” SA., który jest zakładem o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.
- Terminal Promowy w Świnoujściu (TPŚ) obsługuje ruch pasażerski i towarowy na linii Świnoujście-Ystad i Świnoujście-Trelleborg. W 2011 roku terminal obsłużył 863,8 tys. pasażerów, głównie z Niemiec, Szwecji, Polski i Danii, jest on wiodącym w kraju portem, który w 2011 r. obsłużył 54,6% ogółu ruchu pasażerskiego.

W Świnoujściu na koniec 2011 roku działało 225 podmiotów gospodarki morskiej i ilość ich systematycznie rośnie. Poziom zatrudnienia w latach 2009 i 2010 ulegał nieznacznemu obniżeniu, ale tendencja ta uległa odwróceniu i nastąpił wzrost zatrudnionych w gospodarce morskiej do poziomu 1.725 osób na koniec roku 2011. Rośnie również w ostatnich latach ilość statków wchodzących do portu. W roku 2005 było ich 4.459, a w 2011 - 4.904. Wzrasta również pojemność netto (NT) statków wchodzących do portu z 16.299 tys. ton w 2005 roku do 22.352 tys. ton w roku 2011. Obroty ładunkowe wróciły do poziomu z roku 2005 (10.373 tys. ton) i wyniosły na koniec roku 2011 – 10.680 tys. ton.

Z ważniejszych inwestycji strategia wymienia min.:

- Budowę w Porcie Handlowym Świnoujście PHŚ nowoczesnego terminalu kontenerowego, którego docelowa zdolność przeładunkowa ma wynosić 200.000 TEU na rok.
- Budowę portu zewnętrznego oraz terminalu LNG). Wybudowanie portu zewnętrznego w Świnoujściu pozwoli na przygotowanie nowych stanowisk rozładunkowych dla różnego typu statków.
- Budowę w południowej części portu nowego nabrzeża o długości ponad 240 m i głębokości 12 m do obsługi promów o długości do 220 m przewożących jednorazowo do 600 różnego typu pojazdów.

Transgraniczne położenie (poza samym morzem) stanowi o przewadze konkurencyjnej z innymi ośrodkami w kraju a różnice cenowe pomiędzy Polską, a krajami UE decydują o atrakcyjności miasta wśród turystów zagranicznych. Poprawy wymaga w dalszym ciągu całoroczna baza usługowa i noclegowa.

Wydźwięk zapisów strategii w stosunku do gospodarki morskiej jest optymistyczny. Obserwuje się ożywienie w działalności morskiej poprzez wzrost ilości podmiotów w tej branży, wzrost zatrudnienia, wzrost przeładunków i ilości wchodzących do portu statków. Utrzymuje się czas hegemonia Świnoujścia jako wiodącego portu w Polsce obsługującego ruch pasażerski. O rozwoju gospodarki morskiej świadczy również między innymi budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG, budowa terminalu kontenerowego oraz rozbudowa o kolejne nabrzeże terminalu promowego. Prognozowany wzrost usług portowych winien za sobą pociągnąć rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej (konieczna budowa drugiej nitki dla drogi krajowej nr 3 oraz rozbudowa trakcji kolejowej oraz rozbudowa dróg w mieście umożliwiające sprawny dostęp do terenów portowych.

3.4. WYKAZ ZADAŃ DO STRATEGICZNYCH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH MIASTA ŚWINOUJŚCIE NA LATA 2014-2020

Data uchwalenia: 26 czerwca 2014 r.

Okres obowiązywania: 2014 - 2020

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Poszczególne działania związane szeroko pojętą gospodarką morską rozmieszczone są we wszystkich osiach priorytetowych tj.:

- poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacji i transportu miasta (krajowego,

- regionalnego, międzynarodowego),
- Świnoujście kurortem całorocznym,
- Świnoujście atrakcyjne dla inwestorów, szczególnie związanych z gospodarką morską.

Wskazując konkretne zadania są to:

- Usprawnienie połączeń transportowych między wyspami Uznam i Wolin poprzez budowę stałej przeprawy przez Świnę. Opłacalności budowy stałej przeprawy nie można mierzyć tylko z punktu widzenia mieszkańców Świnoujścia, ale z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na torze żegludowym i strategii rozwoju kraju
 - Poprawa dostępności miasta min. modernizacja dostępu do terenów portowych
 - Tworzenie warunków koegzystencji turystyki i gospodarki morskiej. Dwie główne funkcje Miasta Świnoujścia: turystyczno - uzdrowska oraz przemysłowo – portowa powinny rozwijać się w sposób bezkolizyjny w ustalonych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego kierunkach, nie tworząc dla siebie barier kolizyjnych, transportowych. Dla funkcji portowej będzie to kierunek obejmujący:
 - o restrukturyzację przestrzeni portowych i wprowadzenie nowych technologii potencjału przeładunkowego związanych z uniwersalizacją nabrzeży oraz budowa specjalistycznych terminali transportowych spełniających wymogi środowiskowe
 - o stworzenie sprawnego układu transportowego: kolejowego, drogowego, wodnego obsługującego funkcje portowe, 1 5 ograniczającego uciążliwości związane z hałasem, pyleniem i zapachami.
- Elementy, które mogą poprawić koegzystencję funkcji turystycznej i uzdrowskiej to:
- o poprawa układu transportowego z siecią parkingów strategicznych,
 - o wykorzystanie nadmorskich walorów środowiskowych
- Tworzenie warunków rozwoju i przyjaznego klimatu dla mikro, małych i średnich.

WYPIS Z WYKAZU ZADAŃ

- Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo-promowo-autobusowego w Świnoujściu,
- Przygotowanie terenów inwestycyjnych Dzielnicy Nadmorskiej wraz z Forum Kurortu,
- Przebudowa przystani jachtowej w Łunowie
- Rewaloryzacja zespołu zabytkowych fortów w Świnoujściu
- Budowa bulwaru wzdłuż Wyb. Władysława IV - I etap
- Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu
- Rewitalizacja Basenu Północnego z przeznaczeniem na port jachtowy w Świnoujściu - III etap

Zagospodarowanie turystyczne wyspy Karsibór w tym wykonanie przepustu celem pogłębienia Młyńskiej Toni, budowa nabrzeży.

3.5. LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA ŚWINOUJŚCIE 2010 - 2020

Data uchwalenia: 26 sierpnia 2010 r.

Okres obowiązywania: 2010 - 2020

Odniesienia do obszarów morskich:

Jednym z wyznaczonych w dokumencie obszarów kryzysowych jest strefa „Basen Północny” będąca obszarem powojenskowym. Sąsiedztwo parku Zdrojowego oraz cechy zachowanej zabytkowej zabudowy predestynują ten teren jako lokalizację przedsięwzięć o unikalnym i szczególnym znaczeniu dla miasta.

Zaleca się rewitalizację terenów i obiektów Starej Stoczni położonych w obszarze Basenu Północnego na miejsce przyjazne kulturze, rekreacji i dobrej kuchni. Stworzenie unikalnego w skali europejskiej miejsca do prowadzenia na wysokim poziomie usług hotelowych, gastronomicznych, kulturalnych i rekreacyjnych z portem jachtowym i nowoczesnym kompleksem budynków apartamentowych i biurowych wzdłuż nabrzeży Basenu Północnego.

Rewitalizacja terenów i budynków starej stoczni, budowa nowoczesnego portu jachtowego oraz zagospodarowanie pozostałych terenów usytuowanych wzdłuż akwenu Basenu Północnego ma stanowić wizytówkę Świnoujścia o unikalnym charakterze i skali na tle innych miejscowości nadmorskich w kraju.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Wnioski gminy do projektu "Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich":

- Uwzględnienie w obszarze morskim przyległym do wyspy Uznam planowanego na osi ulicy Bolesława Chrobrego – części morskiej moło o długości do 500 m od linii brzegowej z uwzględnieniem możliwości lokalizacji mariny, restauracji, kawiarni oraz funkcji handlowo – usługowej i konferencyjnej.
- Uwzględnienie w obszarze morskim lokalizacji „pałacu na wodze” planowanego na osi ulicy Bolesława Prusa.
- Uwzględnienie w pasie morskim wzdłuż wyspy Uznam funkcji kąpieliska morskiego wraz z funkcjami towarzyszącymi, miejsca do uprawiania sportów wodnych i innych form rekreacji wodnych takich jak: pływanie, żeglarstwo itp. oraz możliwości korzystania z wielu atrakcji wodnych. Funkcji dla rozwoju żeglarstwa i szkoleniowych z nim związanych. Uwzględnić możliwość organizowania regat.
- Uwzględnienie strefy łowisk dla potrzeb podmiotów gospodarczych związanych z rybołówstwem. Z uwagi na funkcjonowanie nowej bazy rybackiej w Basenie Bosmańskim oraz rozwój funkcji na obszarze wyspy Karsibór należy wskazać jak największą strefę połowu ryb.
- Uwzględnienie rozwoju różnorodnych funkcji portowych w porcie morskim Świnoujście ustalonych dla części lądowej w odpowiednich planach miejscowych (strefa wód przeznaczona pod obsługę statków i promów morskich, które będą wykorzystywały infrastrukturę portu zewnętrznego)
- Uwzględnienie w obszarze morskim przyległym do wyspy Wolin możliwości rozwoju funkcji turystyki morskiej i nadmorskiej oraz rozwoju sportów wodnych i rekreacji wodnych takich jak: pływanie żeglarstwo oraz możliwości korzystania z wielu atrakcji wodnych. Funkcji dla rozwoju żeglarstwa i szkoleniowych z nim związanych. Uwzględnić możliwość organizowania regat.
- Wniosek o rezygnację z poligonu Marynarki Wojennej P – 38 zlokalizowanego na wschód od ulicy Ku Morzu w Świnoujściu.
- Uwzględnienie zabezpieczenia miasta Świnoujście, np. w postaci wrót sztormowych, przed skutkami zagrożenia powodziowego związanego m.in. z "cofkami".

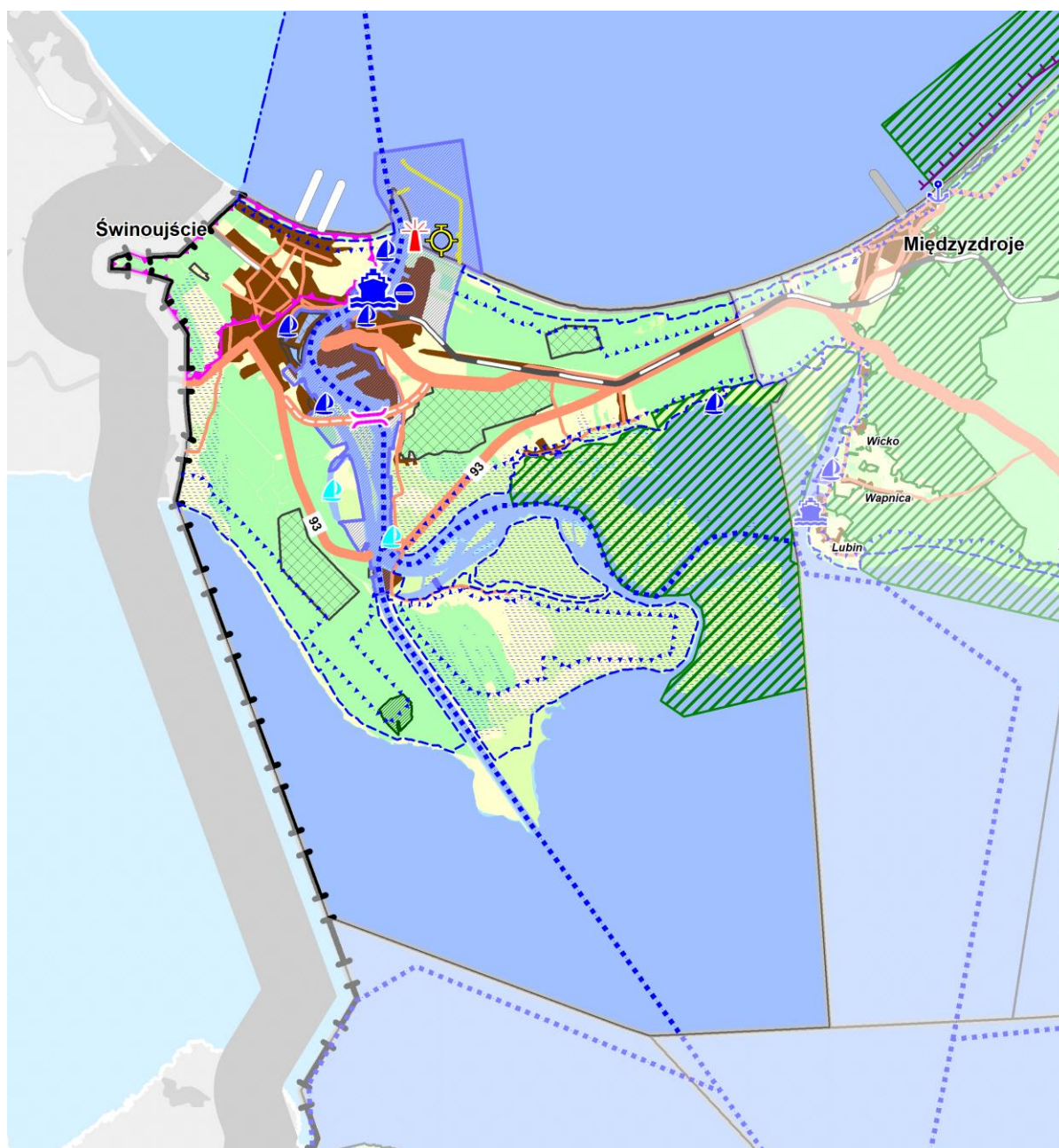
5. PODSUMOWANIE

Przeanalizowane dokumenty miasta Świnoujście zawierają wiele odniesień do strefy nadmorskiej miasta Świnoujście, co wiąże się przede wszystkim z jego położeniem w strefie silnej wymiany wód morskich i lądowych, jak i na skrzyżowaniu ważnych transportowych szlaków morskich, czy korytarzy ekologicznych. Współwystępowanie wysokich walorów środowiska przyrodniczego, jak i silnie rozwiniętej strefy społeczno-ekonomicznej (portu) prowadzi do występowania wielu konfliktów, jak i przynosi wiele korzyści rozwojowych dla miasta.

Dużo uwagi poświęca się tworzeniu warunków umożliwiających koegzystencję turystyki (w tym turystyki uzdrowiskowej) i gospodarki morskiej. Zwraca się uwagę na kluczowe przedsięwzięcia z dziedziny transportu jako działania warunkujące rozwój i konkurencyjność portu Świnoujście. Tylko w Wykazie Zadań w sposób bezpośredni wiąże się budowę stałego połączenia Uznam - Wolin z rozwojem gospodarki morskiej, a konkretnie z poprawą bezpieczeństwa ruchu żeglugowego i strategią rozwoju kraju.

Dokumenty wskazują na uniwersalny rozwój portu, jego rozbudowę, przebudowę i rewitalizację, wzbogacając szeroką ofertę usług portowych (budowa nowych terminali promowych, port zewnętrzny i LNG, terminal kontenerowy). Zmiany winny zmierzać w kierunku restrukturyzacji istniejących przestrzeni portowych i wprowadzaniu nowych technologii potencjału przeładunkowego i manipulacyjno-składowego w obsłudze ładunków masowych i drobnicowych, budowie nowoczesnego potencjału przeładunkowego dla drobnicy w kontenerach oraz uniwersalizacji nabrzeży do przeładunków masowych.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 5. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Świnoujście
(legenda - patrz załącznik 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 1. Basen Bosmański – Port Rybacki



Fot. 2. Prace przy Kanale Piastowskim



Fot. 3. Terminal LNG w budowie



Fot. 4. Dawny basen portowy dla barek



Fot. 5. Marina Karsibór



Fot. 6. Marina w Łunowie

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.2. Miasto Międzyzdroje

1. DANE PODSTAWOWE I CHARAKTERYSTYKA:

Gmina:	Międzyzdroje	Długość linii brzegowej:	16 km
Powiat:	kamieński	Miejscowości z dostępem do morza:	Międzyzdroje
Typ:	Gmina miejsko-wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Międzyzdroje
Powierzchnia:	114 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Wapnica
Liczba mieszkańców:	6596 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	5
Gęstość zaludnienia:	58 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	52
Największa miejscowość:	Międzyzdroje	Dochód własny gminy na mieszkańca:	4902,89 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	6300	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	394		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Międzyzdroje leży na wyspie Wolin w otoczeniu Wolińskiego Parku Narodowego, w północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Sąsiaduje z gminami: Świnoujście, Wolin, Stepnica (poprzez Zalew Szczeciński). W granicach gminy znajdują się morskie wody wewnętrzne, na jej terenie funkcjonują morskie porty i przystanie. Podstawową funkcją terenów położonych w pasie technicznym oraz w bezpośredniej z nim styczności jest ochrona brzegu morskiego. Zmiana linii brzegowej od strony morza otwartego spowodowała intensywne niszczenie klifu morskiego, który cofa się średnio 1 metr na rok.

Obszar gminy należy do 2 obszarów zlewniowych: Zalewu Szczecińskiego i obszaru przymorza. W jego granicach występują elementy kompleksów siedliskowych Mierzei Przytorskiej (plaża, wydmy, torfowiska), jak i elementy wysoczyzny dyluwialnej (klify erodowane i nieaktywne, wzgórza morenowe).

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Lasy zajmują 44% powierzchni gminy, w tym 43% należy do Wolińskiego Parku Narodowego. W granicach gminy wyznaczono też obszary sieci Natura 2000 tj.:

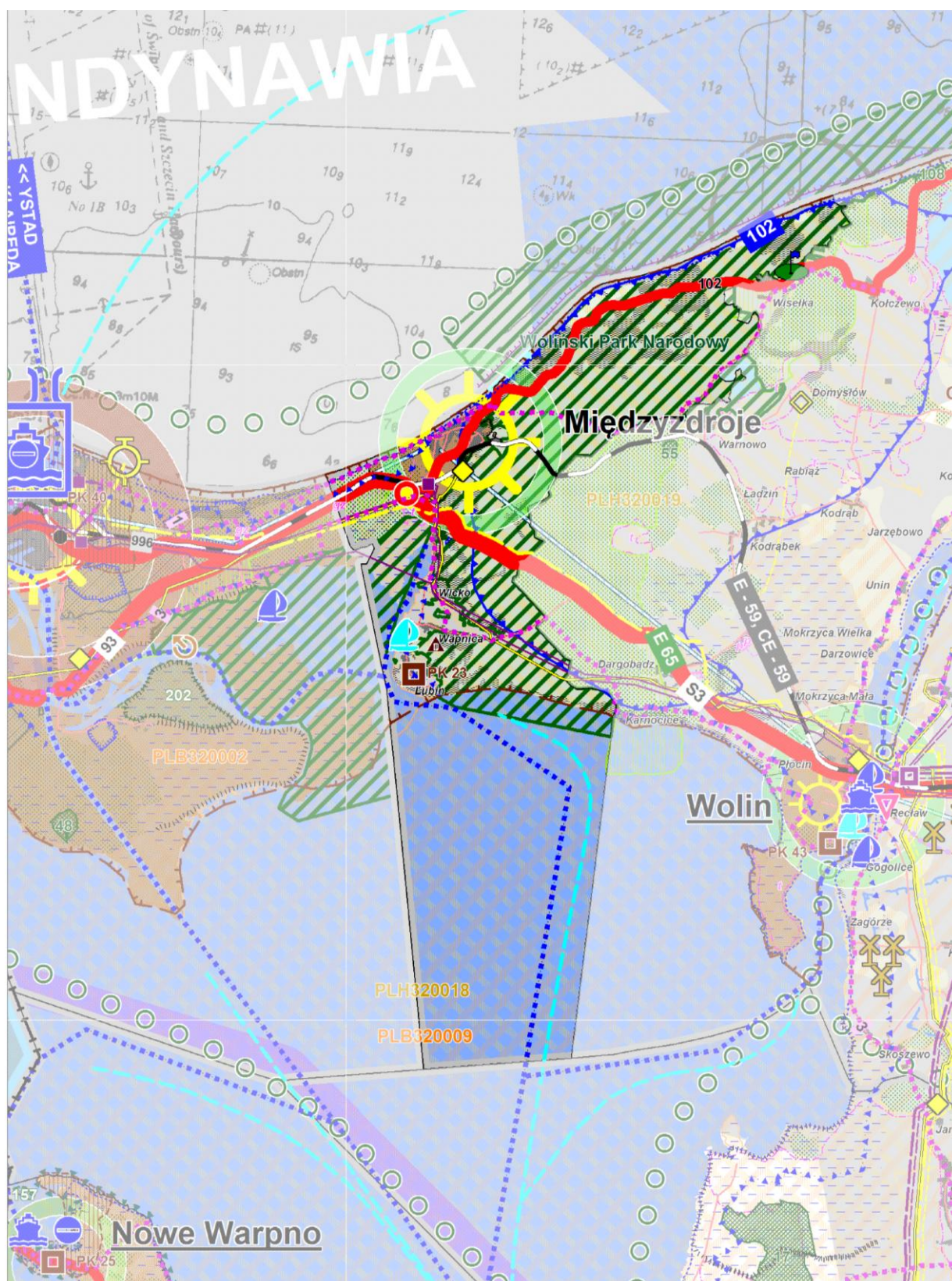
- Delta Świny PLB320002,
- Zatoka Pomorska PLB990003,
- Zalew Szczeciński PLB320009,
- Wolin i Uznam PLH320009,
- Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002.

Do pozostałych obiektów i obszarów chronionych należą pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego i pomniki przyrody.

GOSPODARKA

Turystyka jest dominującą branżą gospodarki gminy Międzyzdroje, którą stymuluje istniejące zainwestowanie materialne w postaci bazy turystycznej. W strukturze branżowej gospodarki dominują jednostki gospodarcze prowadzące działalność turystyczną i gastronomiczną (39,5% ogółu jednostek gospodarczych w 2012 r.) oraz związaną i zależną od niej.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 6. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Międzyzdroje
(legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Międzyzdroje, przyjęte Uchwałą Nr LV/573/10 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach z dnia 29 czerwca 2010 r.
- Strategia Rozwoju Gminy Międzyzdroje na lata 2014 – 2025, przyjęta Uchwałą Nr XLIX/485/14 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach z dnia 20 lutego 2014 r.

Gmina nie posiada lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY MIĘDZYDZROJE

Data uchwalenia: 29 czerwca 2010 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

GŁÓWNE CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ GMINY

Zrównoważony rozwój gminy w oparciu o funkcję ochronną i funkcję wypoczynkową zapewniający mieszkańcom gminy poprawę warunków życia.

STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

Jako główne funkcje obszaru gminy wskazano funkcję ochronną i wypoczynkową. Funkcja ochronna wiąże się z Wolińskim Parkiem Narodowym ograniczającym możliwości zagospodarowania przestrzennego terenu gminy. Natomiast funkcja wypoczynkowa (wypoczynkowo-turystyczna) skupia się głównie na strefie nadmorskiego miasta.

KOMUNIKACJA WODNA I ZAGROŻENIA ZE STRONY ŻEGLUGI MORSKIEJ

Według stanu obecnego odbywa się torem wodnym do Międzyzdrojów oraz na wodach Zalewu Szczecińskiego ze swobodną żegluga jachtów i łodzi rybackich. Na terenie gminy znajdują się niewielkie porty rybackie. Prognoza zakłada rozwój portów i przystani na Zalewie Szczecińskim.

Położenie gminy w pobliżu toru wodnego prowadzącego ze Świnoujścia do Szczecina, po którym przewożone są niebezpieczne substancje i materiały mogą spowodować potencjalne niebezpieczeństwo w przypadku katastrofy w żegludze morskiej. Zagrożenie może dotyczyć skażenia wód morskich Zatoki Pomorskiej w tym plaży w Międzyzdrojach na całej jej długości oraz wód Zalewu Szczecińskiego i przylegających do niego akwenów. Wskazano na niskie ryzyko wystąpienia tego zagrożenia.

RYBOŁÓWSTWO

Na terenie gminy zlokalizowane są dwie bazy rybackie. Należy objąć ochroną rybołówstwo oraz wszystkie elementy itp. Należy stworzyć specjalny program, który by uwzględnił nie tylko merytoryczne, ale również prawne i społeczne warunki ochrony, umożliwiłby wykonywanie zawodu rybaka zgodnie z tradycją i celami ochrony wartości kulturowych krajobrazu nadmorskiego. Ponadto w gospodarce rybackiej zaobserwowano zjawisko wzmożonej „pozarybackiej”, kłusowniczej eksploatacji zasobów.

OBSZARY PLANISTYCZNE

Studium wyznacza na terenie gminy określone obszary planistyczne w tym pas nadmorski (plaże i wydmy nadmorskie) stanowiący część Mierzei Przytorską. Na tym obszarze wskazano na konflikty funkcji ochronnej i antropopresji.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

- Ochrona terenu gminy przed zagrożeniami wynikającymi z funkcjonowania portów w Świnoujściu i Szczecinie.
- Utrzymanie, modernizacja i rozbudowa istniejących portów i przystani na terenie gminy oraz rezerwacja terenów pod budowę nowych przystani jachtowych.
- Wsparcie funkcjonowania przystani rybackich.
- Planuje się wprowadzenie zasad limitowania połowów poszczególnych gatunków ryb na wodach całego estuarium z wodami Zatoki Pomorskiej włącznie oraz prowadzenie systematycznych akcji zarybieniowych w stosunku do gatunków, których obecność ze względów ekologicznych jest w zbiorniku niezbędna m.in. szczupak, sieja, certa i węgorz.
- Dopuszcza się (w uzasadnionych przypadkach) likwidację lub zmianę granic portów i przystani żeglarskich. Przeznaczenie terenów portowych na inne funkcje wymaga wcześniejszej zmiany granic

portów i przystani.

- Zaleca się sposoby ochrony takich elementów krajobrazu naturalnego jak m.in.: zakaz zbliżania się z zabudową trwałą i sezonową do krawędzi brzegu klifowego, oraz zakaz wprowadzania obiektów infrastruktury liniowej (ogrodzenia, rury, kable, ścieżki) w strefę krawędzi klifu.
- Na obszarze planistycznym – pas nadmorski – zaleca się zachowanie plaży w stanie naturalnym oraz ograniczać ingerencje budowlane do minimum. Docelowym przeznaczeniem będzie plaża, zieleń parkowa, centralne tereny kąpieliska, tereny służące turystyce i wypoczynkowi, kładki piesze wraz z obiektami towarzyszącymi na wydmach, mola, przystanie: morska, rybacka i jachtowa.
- W strefie wydm (poza obiektami wymienionymi w studium) obowiązuje zakaz wszelkiej zabudowy i urządzeń infrastruktury technicznej ingerujących w ekspozycje widokowe.
- Budowa szeregu przystani jachtowych (moli) szczególnie na przedłużeniu zejść zjazdów na plaże pod warunkiem udokumentowania zamierzeń odpowiednimi badaniami hydro – dynamicznymi – zgodnie z uwarunkowaniami środowiskowymi.
- Projektowane obszary i obiekty chronione:
 - klif nadmorski na odcinku od Międzyzdrojów do Grodna (najwyższy brzeg klifowy na obszarze Polski),
 - trasy kontynentalne – południowo-bałtycki szlak migracyjny ptaków.

Studium skupia się na aspektach ochronnych strefy przybrzeżnej. Strategicznym celem zagospodarowania przestrzennego pasa nadmorskiego jest ochrona walorów krajobrazowych plaży i wydm oraz racjonalne ich wykorzystanie dla celów turystycznych, wypoczynkowych i uzdrowiskowych.

Zapisy studium w zakresie przystani rybackich i portu są niejednoznaczne, ponieważ z jednej strony planowana jest rozbudowa infrastruktury morskiej (portów i przystani, w tym rybackich) oraz podjęcie działań regulujących połowy ryb i akcji zarybieniowych. Natomiast w dalszej części istniejące porty i przystanie rybackie określa się jako możliwe do likwidacji lub o zmienionych granicach. Dodatkowo zaleca się modernizację przystani rybackiej oraz rozszerzenie jej funkcji o otwarte muzeum rybactwa, usługi gastronomii i usługi turystyczne. Prawdopodobnie chodziło tu o możliwość przekształcenia nieczynnego małego portu morskiego w Wapnicy w port jachtowy w ramach projektu „zachodniopomorskiego szlaku żeglarskiego. Nie mniej jednak tak szerokie przeznaczenie przystani rybackiej może spowodować wyparcie czynnej działalności rybackiej z przystani.

3.3. STRATEGIA ROZWOJU GMINY MIĘDZYZDROJE

Data uchwalenia: 20 lutego 2014 r.

Okres obowiązywania: 2014 - 2025

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

MISJA I PRIORYTETY

Zapewnienie warunków umożliwiających:

- wykorzystanie wysokiej przedsiębiorczości mieszkańców, stymulującej wzrost gospodarczy gminy,
- pobudzanie aktywności społecznej mieszkańców, wzmacniającej rozwój podmiotowości społeczeństwa,
- wzrost ruchu turystycznego,

przy takim czerpaniu z zasobów środowiska naturalnego, aby korzyści służące obecnemu pokoleniu nie ograniczały korzyści pokoleń przyszłych.

WYCIĄG Z ANALIZY SWOT

Mocne strony:

- wysokie walory środowiska naturalnego, związane z położeniem nad brzegiem morza Bałtyckiego, na wyspie Wolin, w otoczeniu Wolińskiego Parku Narodowego,
- wysoka atrakcyjność turystyczna gminy.

Słabe strony:

- sezon turystyczny ograniczony do okresu letniego,
- ograniczenia związane z wykorzystaniem gospodarczym obszarów prawnie chronionych.

Szanse:

- zwiększenie roli turystyki poprzez włączenie jej do wybranych specjalizacji regionalnych województwa

zachodniopomorskiego (*smart specializations*) w okresie programowania 2014-2020.

Zagrożenia:

- zmiany klimatyczne i ich oddziaływanie na brzegi morskie.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

Jednym z celów operacyjnych jest rozwój infrastruktury turystycznej, sportowej i rekreacyjnej.

Plany rozwoju turystyki wodnej poprzez stworzenie infrastruktury białej floty, którą będą stanowić statki mieszczące na swym pokładzie do 200 osób i pływające z miejscowości nadmorskich i położonych nad Zalewem Szczecińskim do Szczecina. Projekt przewiduje połączenia morskie miejscowościami nadmorskimi: Międzyzdroje, Świnoujście, Dziwnów, Kamień Pomorski, Rewal, Kołobrzeg, Mielno oraz z miejscowości położonych nad Zalewem Szczecińskim: Stepnica, Nowe Warpno, Trzebież, Police, Szczecin.

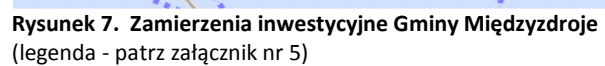
Jednym z głównych priorytetów gminy Międzyzdroje, zawartym w strategii rozwoju, jest wzrost ruchu turystycznego. Ma to zapewnić m.in. stworzenie infrastruktury białej floty zapewniającej rozwój szlaku wodnego łączącego miejscowości nadmorskie Międzyzdroje, Świnoujście, Dziwnów, Kamień Pomorski, Rewal, Kołobrzeg, Mielno oraz z miejscowości położonych nad Zalewem Szczecińskim: Stepnica, Nowe Warpno, Trzebież, Police, Szczecin. Strategia zwraca również uwagę na wysokie walory środowiska przyrodniczego i istotę ich ochrony.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Gmina nie zgłosiła wniosków do planu.

5. PODSUMOWANIE

Z dokumentów poddanych analizie wynika, że gmina Międzyzdroje odnosi się do strefy nadmorskiej przede wszystkim w aspektach ochronnych i turystyczno-wypoczynkowych. Dlatego kierunki rozwoju odnoszą się głównie do tych dwóch aspektów. Uwydatniane są walory środowiskowe gminy jak i potrzeba ich ochrony, a zarazem planuje się rozwój infrastruktury morskiej i wzrost ruchu turystycznego. Wskazuje się też na problem sezonowości turystyki.



52

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 7. Stacja Morska w Międzyzdrojach



Fot. 8. Przystań rybacka w Międzyzdrojach



Fot. 9. Widok na plażę i moło



Fot. 10. Schody na Kawczą Górę

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.3. Gmina Wolin

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	Wolin	Długość linii brzegowej:	3,5 km
Powiat:	kamieński	Miejscowości z dostępem do morza:	Świątouść (Świątouwście)
Typ:	gmina miejsko-wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Wolin
Powierzchnia:	327 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Wolin
Liczba mieszkańców:	12447 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	13
Gęstość zaludnienia:	38 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	33
Największa miejscowość:	Wolin	Dochód własny gminy na mieszkańca:	1925,27 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	463	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	0 (2012)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	132		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Wolin jest jedną z największych gmin województwa zachodniopomorskiego. Pod względem geograficznym obejmuje część położoną na wyspie Wolin z dostępem do Morza Bałtyckiego oraz część położoną na stałym lądzie. Gmina graniczy z gminami: Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski, Golczewo, Przybiernów i Stepnica. Mimo iż gmina graniczy bezpośrednio z morzem, to jest to tylko niespełna 4 km odcinek z jedną słabo zagospodarowaną turystycznie osadą Świątouść.

Cechą charakterystyczną położenia gminy Wolin jest różnorodność mikroregionów fizyczno-geograficznych takich jak: odcinek pasa nadmorskiego, pojezierze wolińskie, wzgórza Mokrzyckie, strefa brzegowa Zalewu Szczecińskiego, zwarte kompleksy leśne równiny dargobądzkiej, kompleksy glebowo-rolnicze po obu stronach rzeki Dziwny, dolina Grzybnicy z jeziorami Ostrowo i Piaski. Jednostki te determinują rozwój funkcji wiodących gminy, do których należą: rolnictwo, turystyka i rekreacja, agroturystyka, usługi.

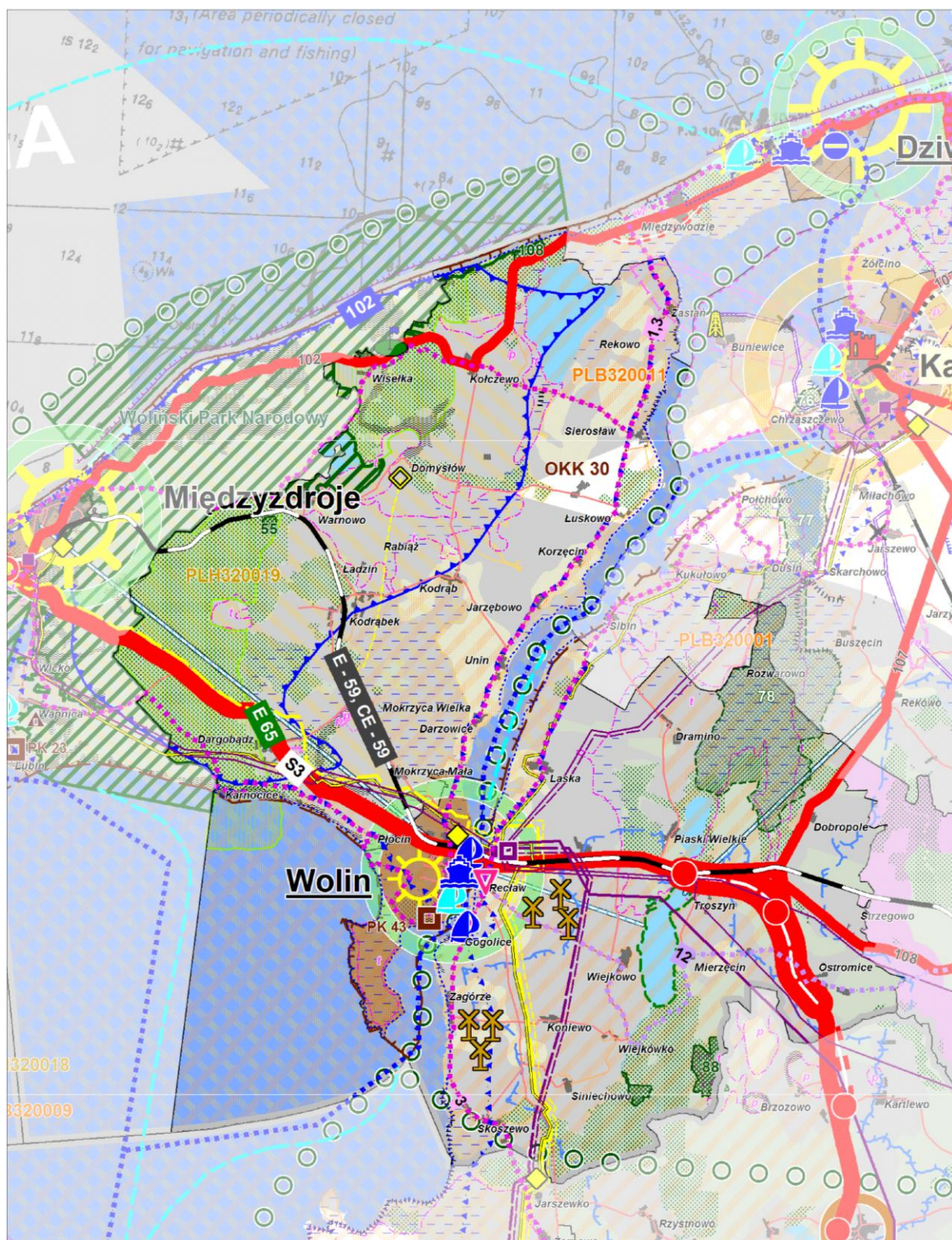
ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Północno-zachodnią część gminy zajmuje Woliński Park Narodowy (cały pas wybrzeża na północy gminy wraz lasem w pasie nadmorskim, na powierzchni 96 ha), ponadto na terenie gminy występują obszary Natura 2000 tj.:

- obszary ptasie Zatoka Pomorska PLB990003,
- obszary siedliskowe Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002,
- obszary ptasie Zalew Szczeciński PLB 320009,
- obszary siedliskowe Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLB320018,
- obszary ptasie Bagna Rozwarowskie PLB320001,
- obszary ptasie Łąki Skoszewskie PLB320007.

Do pozostałych form ochrony przyrody znajdujących się na terenie gminy można zaliczyć rezerwat „Nadmorski Bór Storczykowy” i „Wiejkowski Las”, pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 8. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Wolin (legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wolin, przyjęte Uchwałą Nr LII/626/14 Rady Miejskiej w Wolinie z dnia 20 marca 2014 r.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY WOLIN

Data uchwalenia: 20 marca 2014 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

Pod względem zasobów i walorów środowiska przyrodniczego gmina Wolin należy do atrakcyjniejszych w kraju. Wynika to m.in. z położenia w przestrzeni przyrodniczo-geograficznej oraz dostępności poszczególnych zasobów i ich stanu jakościowego.

Do zasobów i walorów środowiska przyrodniczego gminy, stanowiących podstawę dotychczasowego rozwoju biotechnicznych form użytkowania przestrzeni należą:

- zróżnicowanie krajobrazowe (4 kilometrowy odcinek wybrzeża morskiego z plażą i brzegiem klifowym, morskie wody wewnętrzne: Zalew Szczeciński i cieśnina Dziwny, kompleksy leśne),
- wody powierzchniowe (zajmują 6,9 tys. ha, tj. 21 % powierzchni geodezyjnej gminy),
- kompleksy gleb wysokiej jakości,
- kompleksy leśne.

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

W układzie regionalnych struktur przestrzennych gmina znajduje się w obszarach funkcjonalnych o różnym zasięgu przestrzennym:

- pasie nadmorskim,
- strefie gmin nadmorskich,
- Związku Gmin Wyspy Wolin.

Podstawowymi funkcjami gminy są: rolnictwo, turystyka i rekreacja, usługi, przemysł i budownictwo, leśnictwo. Gmina posiada znaczne zasoby predysponujące ją do rozwoju różnych form turystyki:

- Wody Bałtyku i Zalewu Szczecińskiego, cieśnina. Dziwna, Jez. Koprowo, Pojezierza Wolińskiego,
- urozmaicony i ciekawy krajobraz,
- dogodne połączenia komunikacyjne (drogowe, kolejowe, wodne).

RYBACTWO I TRANSPORT WODNY

Obecnie prowadzone jest jedynie rybactwo zalewowe i śródlądowe. Porty rybackie zlokalizowane są w Wolinie i Sierosławiu. Do portu w Wolinie prowadzą dwa tory podejściowe:

- północny - do Kamienia Pomorskiego i Dziwnowa,
- południowy - obejmujący akwen Zalewu Szczecińskiego.

Rzeką (cieśniną) Dziwną przechodzi morski tor wodny, łączący Zalew Kamieński z Zalewem Szczecińskim. Natomiast przez Zalew Szczeciński przechodzi morski tor wodny, łączący Szczecin ze Świnoujściem. Morski port rybacki w Wolinie posiada stosunkowo dobre warunki naturalne i techniczne, aby stać się ośrodkiem żeglarstwa zalewowo-morskiego o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym.

Port w Wolinie wymaga modernizacji i rozbudowy jako tzw. mały port do obsługi: żeglugi towarowej, żeglugi pasażerskiej, żeglugi jachtowej, rybołówstwa.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

Dla obszaru w sąsiedztwie miejscowości Świętousć obręb Kołczewo przeznaczenie terenów po byłej jednostce wojskowej jako strefę rozwoju funkcji rekreacyjnej.

PORTY MORSKIE

Kierunki rozwojowe morskiego portu w Wolinie należy upatrywać w żegludze pasażerskiej, jachtowej oraz ewentualnie w przeładunkach, w powiązaniu z takimi funkcjami rozwojowymi gminy jak: rekreacyjna, turystyczna, kulturowa oraz rolnictwo i drobny przemysł budowlany.

Dalszy rozwój tych funkcji kreować będą przewozy pasażerskie na szlakach: Wolin - Kamień Pomorski - Dziwnów, Wolin - Świnoujście, Wolin - Szczecin oraz do innych małych portów polskich i niemieckich.

Port posiada powiązania:

- dla jachtów żeglujących na morskich wodach wewnętrznych - Zalew Kamieński, Zatoka Cicha, środkowy i południowy odcinek Cieśniny Dziwny, małe porty usytuowane nad brzegami Wielkiego i Małego Zalewu Szczecińskiego (Kleines Haff), Cieśniny Świny oraz Cieśniny Piany (Peene-stroni),
- dla jachtów uprawiających żeglugę morską i oceaniczną - Morze Bałtyckie, Morze Północne i dalsze akweny,
- dla żeglugi pasażerskiej - morskie wody wewnętrzne, wody śródlądowe oraz przybrzeżne wody Morza Bałtyckiego.

TRANSPORT WODNY

Z uwagi na obecny stan techniczny, port wymaga polepszenia parametrów technicznych torów podejściowych. Wiązać się to może ze zmianą parametrów torów wodnych (prace pogłębiarskie) oraz modernizacją oznakowania nawigacyjnego (zwiększenie ilości znaków nawigacyjnych wraz z dostosowaniem oznakowania północnego toru podejściowego do żeglugi, po zapadnięciu zmroku). Uruchomienie żeglugi pasażerskiej i portu jachtowego wpłynie na uatrakcyjnienie turystyczne gminy.

Jednym z dwóch przedmiotów zmiany studium była zmiana przeznaczenia obszaru po byłej jednostce wojskowej w sąsiedztwie Świątoustcia na strefę rozwoju funkcji rekreacyjnej.

Studium dopuszcza możliwość lokalizowania przystani, pomostów, ośrodków sportów wodnych, kąpielisk w pasie nadbrzeżnym. Jednak główne kierunki rozwojowe widzi w żegludze pasażerskiej na szlakach: Wolin - Kamień Pomorski - Dziwnów, Wolin - Świnoujście, Wolin - Szczecin, żegludze jachtowej i przeładunkach. Ma się to wiązać z innymi funkcjami rozwojowymi gminy jak: rekreacyjna, turystyczna, kulturowa oraz rolnictwo i drobny przemysł budowlany.

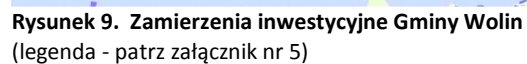
4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Gmina nie zgłosiła wniosków do planu.

5. PODSUMOWANIE

Ze względu na brak strategii rozwoju i lokalnego programu rozwoju gminy Wolin przeanalizowano jedynie jej studium zagospodarowania przestrzennego. W jego treści znajdują się nieliczne odniesienia do nadmorskiego położenia gminy. W części uwarunkowań autorzy podkreślili głównie walory przyrodniczo-krajobrazowe wybrzeża morskiego. Poza tym koncentruje się na dostępie do morskich wód wewnętrznych i sposobach ich wykorzystania m.in. w zakresie powiązań portowych Wolina z żeglugą morską. Uwydatniane są również czynniki wpływające na rozwój turystyki tj.: komunikacyjne czy przyrodniczo-krajobrazowe.

Fakt, że wybrzeże gminy graniczące z wodami Bałtyku wchodzi w skład prawnie chronionego Wolińskiego Parku Narodowego, warunkuje sposób wyznaczania kierunków dla tego obszaru. Szansą na szersze otwarcie na morze stwarzają zapisy traktujące o rekreacyjnym wykorzystaniu byłej jednostki wojskowej w Świątoustciu, stanowiące bezpośrednie zaplecze WPN (otulina parku). Zmiana przeznaczenia obszaru po byłej jednostce wojskowej stanowiła jeden z powodów zmiany studium.



58

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 11. Nabrzeże na Dziwnie w Wolinie



Fot. 12. Przystań żeglarska w Wolinie



Fot. 14. Nabrzeże cumownicze na Dziwnie



Fot. 13. Wioska Słowian i Wikingów

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.4. Gmina Dziwnów

1. DANE PODSTAWOWE I CHARAKTERYSTYKA:

Gmina:	Dziwnów	Długość linii brzegowej:	17,66 km
Powiat:	kamieński	Miejscowości z dostępem do morza:	Międzywodzie, Dziwnów, Dziwnówek, Łukęcin
Typ jednostki samorząd.:	gmina miejsko-wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Dziwnów
Powierzchnia:	37,62 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Dziwnów
Liczba mieszkańców:	4024 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	13
Gęstość zaludnienia:	107 os./km ²	Liczba miejsc cumowniczych:	150
Największa miejscowość:	Dziwnów	Dochód własny gminy na 1 mieszkańca:	4418,91 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	11074	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	1 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	627		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Dziwnów położona jest w północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego, przy ujściu cieśniny Dziwnej do Morza Bałtyckiego. Jest najmniejszą gminą nadmorską województwa. Sąsiaduje z gminami: Wolin, Kamień Pomorski, Rewal, Świerzno. Południową część gminy oblewają wody Zalewu Kamieńskiego i Zatoki Wrzosowskiej, które przynależą do morskich wód wewnętrznych. Gmina znajduje się w zasięgu ośrodka subregionalnego Kamień Pomorski (siedziba powiatu). Cieśnina Dziwna rozdziela obszar gminy na część lądową i obszar leżący na wyspie Wolin. Obie części łączy most zwodzony w ciągu drogi wojewódzkiej nr 102. Charakterystycznym uwarunkowaniem jest wąski pas mierzei i strefa klifowego wybrzeża, podlegającego silnej abrazji. Powierzchnia wód stanowi około 1/3 powierzchni całej gminy. Przez gminę przechodzi czerwony szlak turystyczny prowadzący wzdłuż całego polskiego wybrzeża. Na obszarze gminy występują złoża wód geotermalnych.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Ze względu na swój turystyczny charakter gmina uznaje ochronę środowiska przyrodniczego za sprawę priorytetową. W granicach gminy Dziwnów znajdują się następujące obszary w sieci Natura 2000:

- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Zalew Kamieński i Dziwna” PLB320011,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Zatoka Pomorska” PLB990003,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH320018,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 „Ostoja Na Zatoce Pomorskiej” PLH990002,
- obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Wybrzeże Trzebiatowskie” PLB 320010.

Na obszarze gminy Dziwnów występują elementy przyrodnicze podlegające ochronie prawnej w postaci:

- użytku ekologicznego „Martwa Dziwna” (pow. 96 ha), w którego skład wchodzi jez. Martwe wraz z otaczającym je lasem,
- nadmorskich lasów ochronnych stanowiących część składową ochronnego pasa nadmorskiego.

Ponadto do systemu obszarów chronionych proponowanych do objęcia ochroną prawną zalicza się projektowany obszar chronionego krajobrazu (cała gmina - cenny obszar pod względem krajobrazowym,

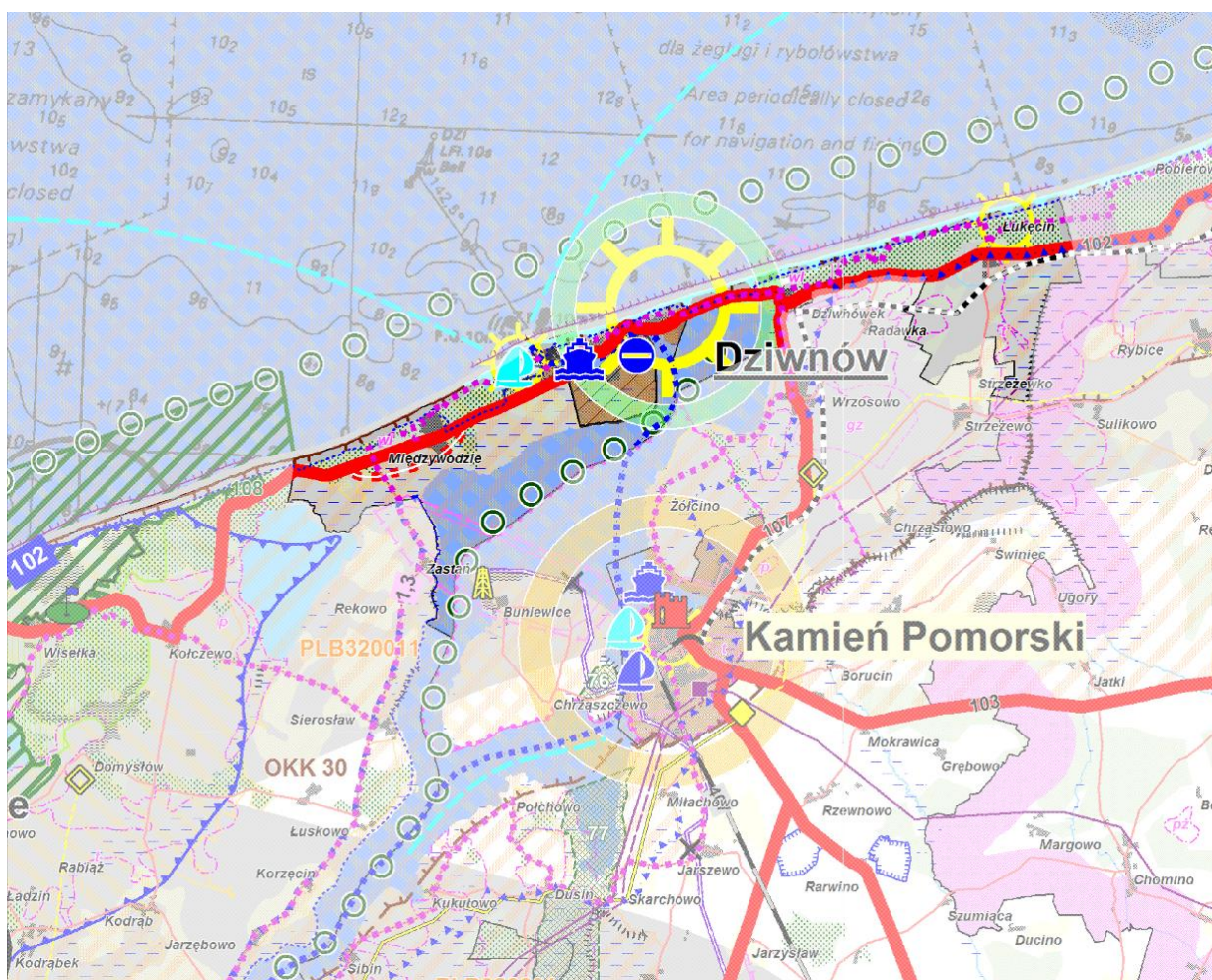
kulturowym i przyrodniczym). Walory przyrodnicze, umiarkowana rzeźba terenu oraz przylegające akweny wodne stanowią dobre zaplecze do rozwoju turystyki i rekreacji, a zwłaszcza sportów wodnych. Dzięki złożom solankowym i jodowo-bromowym w Dziwnówku i Międzywodziu gmina posiada także charakter uzdrowiskowy (w miejscowościach tych działają obiekty sanatoryjne), co przyczynia się do rozwoju turystyki uzdrowiskowej na tym obszarze. Turystyka i rekreacja są największymi źródłami dochodów gminy i jej mieszkańców.

GOSPODARKA

W gminie nie ma zlokalizowanych zakładów przemysłowych, głównymi pracodawcami są: budżetowe jednostki organizacyjne, ośrodki wczasowe, armatorzy kutrów rybackich, zakłady usługowo handlowe, zakłady budowlane. Za swoje podstawowe branże rozwojowe gmina uznaje: turystykę i rekreację, rybołówstwo, usługi dla ludności, handel detaliczny i hurtowy, transport morski i lądowy, budownictwo. Za główne funkcje gminy można uznać: turystykę i wypoczynek, lecznictwo uzdrowiskowe i gospodarkę morską (Dziwnów).

Port w Dziwnowie jest jednym z sześciu małych portów w rejonie ujścia Odry. Leży w bezpośredniej bliskości morza nad Cieśniną Dziwną. Ruch jednostek pływających z i do portu ogranicza most zwodzony przez Dziwnę. Maksymalna długość całkowita statków mogących zawijać do portu wynosi 60 m, maksymalna szerokość całkowita 11,5 m.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 10. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Dziwnów (legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dziwnów, przyjęte Uchwałą Nr X/151/2011 Rady Miejskiej w Dziwnowie z dnia 29 czerwca 2011 r.
- Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów, przyjęta Uchwałą Nr XXIV/139/2008 Rady Miejskiej w Dziwnowie z dnia 26 lutego 2008 r.
- Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Dziwnów (2004 r.)

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY DZIWNÓW

Data uchwalenia: 29 czerwca 2011 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

UWARUNKOWANIA PRZYRODNICZE

Planuje się realizację funkcji rekreacyjno – wypoczynkowej, o takim samym przestrzennym oddziaływaniu jak istniejące w sąsiedztwie. Studium wskazuje jako jeden z głównych problemów w zakresie ochrony środowiska ochronę wód Bałtyku i brzegu morskiego (problem ponadlokalny) oraz ochronę wód powierzchniowych, głównie akwatorium Dziwny. Obszary proponowane do objęcia ochroną prawną:

- nadbrzeżny pas ochrony obejmujący pas techniczny i pas ochronny, wyznaczony wzdłuż linii brzegowej morza i akwatorium Dziwny,
- bory nadmorskie na całej długości gminy - proponowane są do objęcia formą ochrony jako użytki ekologiczne.

STRUKTURA FUNKcjONALNO-PRZESTRZENNA

Studium wyznacza obszary funkcjonalne w postaci:

- terenów rozwoju funkcji portowej na bazie istniejącego portu w Dziwnowie, tereny rozwoju funkcji osadniczej i rekreacyjno-wypoczynkowej związane z turystyką żeglarską na obszarze pomiędzy Cieśniną Dziwny a Zalewem Kamieńskim (marina, przystanie, obiekty gastronomiczne, ciągi piesze, punkty widokowe),
- tereny rozwoju funkcji uzdrowskiej na bazie istniejącego trwałego zainwestowania miejscowości: Międzywodzie, Dziwnów, Dziwnówek,
- tereny leśne w pasie nadmorskim do bezwzględного zachowania i „przekształcenia” w celu zwiększenia pojemności rekreacyjnej.

TERENY PORTOWE

O możliwości rozwoju portu stanowi m.in. położenie na styku morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych, istniejące zainwestowanie w postaci nabrzeży przeładunkowych, pasażerskich, warsztatów remontowych oraz morskie przejście graniczne. Natomiast do czynników ograniczających rozwój portu należą czynniki delimitujące dostępność od strony Zalewu Szczecińskiego (małe głębokości na torze wodnym Dziwnów-Wolin, prześwity pionowe mostów w Wolinie oraz most zwodzony w Dziwnowie), brak połączenia kolejowego i brak rynków zbytu.

Docelowa głębokość akwenu w porcie Dziwnów zakładana jest na ~ 5,0 m. Zakłada się rozwój następujących funkcji portowych:

- rybołówstwa,
- żeglugi pasażerskiej typu turystyczno – rekreacyjnego,
- jachtingu typu marina i inne funkcje żeglarskie,
- utworzenie nowej funkcji portu w zakresie przeładunku w obrocie handlowym.

Studium gminy uznaje za celowe wykonanie opracowania studium dla portu w Dziwnowie (możliwości rozwoju, korekta granic portu), w powiązaniu z portami w Wolinie i Kamieniu Pomorskim, które określi możliwości rozwoju i zagospodarowania.

UKŁAD WODNY (DROGI WODNE)

Tor wodny północny - morski obejmuje podejście do portu od pławy DZI do mostu drogowego w Dziwnowie. Szerokość dna zapewniająca głębokość żeglowną 4,5 - 5,0 m wynosi od 35 m przy głowce falochronu zachodniego do 80 m w rejonie mostu. Stan techniczny dobry. Przez Zalew Kamieński i Cieśninę Dziwny przechodzi śródlądowy tor wodny oraz szlaki turystyki wodnej. Rozwój funkcji portowej zaliczony został do zadań ponadlokalnych, gdyż zależny jest w znacznym stopniu od pogłębienia toru wodnego Dziwnów- Kamień

Pomorski - Wolin.

Z uwagi na dalszy rozwój funkcji portowej i rekreacyjnej w gminie Studium wskazuje za celowe:

- zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych (głębokość 5 m) dla toru w Cieśninie Dziwny wraz z przebudową mostu drogowego w Wolinie,
- modernizację oznakowania nawigacyjnego i systemu kontroli ruchu statków,
- modernizację lub budowę przejścia granicznego.

Dla obsługi turystyki wodnej zakłada się:

- budowę mariny wraz z zapleczem technicznym w Dziwnowie,
- budowę przystani jachtowej w Dziwnowie, Dziwnówku, Międzywodziu,
- wyznacza się tereny rekreacyjne jako zaplecze dla proponowanych przystani (kluby, stacje, przystanie wędkarskie, pola namiotowe, punkty widokowe).

OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA

Część obszaru gminy położona w granicach pasa nadbrzeżnego (pas techniczny i ochronny wybrzeża morskiego) jest obszarem bezpośredniego zagrożenia powodzią. Zagrożenie powodziowe gminy występuje od strony Zatoki Pomorskiej (sztormowe spiętrzenie odmorskie) i od strony Zalewu Szczecińskiego. Na obszarze gminy Dziwnów zagrożony powodzią sztormową jest cały brzeg wydmowy mierzei Dziwnowskiej na odcinku Dziwnów – Międzywodzie.

Studium wskazuje jako jeden z głównych problemów w zakresie ochrony środowiska ochronę wód Bałtyku i brzegu morskiego. Podstawą funkcjonowania gospodarki morskiej w gminie jest port u ujścia Dziwny, gdzie głębokość akwenu zakładana jest na ~ 5,0 m. Rozwój funkcji portowej zaliczony został do zadań ponadlokalnych. Gmina zakłada rozwój rybołówstwa, żeglugi pasażerskiej (turystyczno-rekreacyjnej), funkcji żeglarskich oraz wprowadzenie nowej funkcji do portu - przeładunków w obrocie handlowym. Studium przewiduje dalszy rozwój funkcji turystycznej i rekreacyjnej, w czym wiąże się rozwój infrastruktury pod turystykę wodną. Cel ten gmina aktywnie realizuje, czego przykładem jest działająca nowa całoroczna marina w Dziwnowie, a także przystań jachtowa w Międzywodziu.

3.3. STRATEGIA ROZWOJU GMINY DZIWNÓW

Data uchwalenia: wrzesień 2007 r.

Okres obowiązywania: 2007 - 2020

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

WYBRANE PROGRAMY OPERACYJNE

Jednymi z obszarów problemowych wskazanych w Strategii są: rozwój funkcji turystycznej, rozwój ratownictwa wodnego na terenie gminy oraz rozwój lokalnego rybołówstwa. Dokument wyznacza kierunki działań i formułuje konkretne programy operacyjne, z których wybrano te mające odniesienia do obszarów morskich, ich zagospodarowania i rozwoju:

Program operacyjny: Innowacje w zakresie ratownictwa wodnego

Przedmiotem programu będzie przede wszystkim doposażenie bazy ratownictwa wodnego oraz inwestycje związane z niezbędną infrastrukturą dla funkcjonowania bazy. Przewiduje się doposażenie w: łódzie wiosłowej, motorówki, skutery, quady, sprzęt zabezpieczenia medycznego, natomiast budowa obejmie budynek socjalny, punkty obserwacyjne, lądowisko dla helikoptera. Szczegółowa koncepcja rozwoju bazy ratownictwa wodnego zostanie przygotowana jako odrębny dokument.

Program operacyjny: Wsparcie rybołówstwa i modernizacja infrastruktury nabrzeża

W ramach programu będą prowadzone dwa rodzaje działań:

- a) inwestycje związane z modernizacją i przebudową infrastruktury nabrzeża (polery cumownicze, pomosty) oraz budowa nowej infrastruktury związanej z poborem wody i prądu odprowadzaniem ścieków dla cumujących jednostek),
- b) promocja lokalnego rybołówstwa poprzez wydzielenie i wyposażenie specjalnej strefy targowej, na której lokalni rybacy będą prowadzić sprzedaż ryb prosto z kutra; dodatkowo na terenie gminy zostaną umiejscowione tablice informujące o strefie i dojeździe do niej.

WYBRANE KLUCZOWE INWESTYCJE

- budowa i modernizacja infrastruktury turystycznej i usługowej w pasie nadmorskim (w tym budowa

mola w głąb morza o długości 100 m na przedłużeniu ul. Reymonta oraz centrum wodnego w pasie nadmorskim, modernizacja promenady związana z wyrównaniem poziomu pasa wydm).

- komunalizacja portu i powołanie podmiotu zarządzającego portem (uznana jako niezbędna jest dla dalszego rozwoju Gminy Dziwnów; lata zaniedbań infrastrukturalnych oraz znikome wykorzystanie turystyczne terenów leżących w granicach portu wymaga podjęcia zdecydowanych działań w celu aktywowania strefy przy cieśninie Dziwny).
- budowa mariny jachtowej dla jednostek morskich wraz z niezbędną infrastrukturą na odcinku pomiędzy mostem zwodzonym nad Dziwną a basenem zimowym portu rybackiego (wykonane),
- modernizacja mariny dla jednostek śródlądowych w Międzywodziu (wykonane) oraz budowę stancji kajakowej w Dziwnówku przy Jeziorze Wrzosowskim.
- przygotowanie planu przeciwdziałania erozji nabrzeża i wydm.
- opracowanie koncepcji wykorzystania energii odnawialnej ze szczególnym uwzględnieniem źródeł geotermalnych (zaproponowano rozważenie w przyszłości opracowania koncepcji pozyskiwania energii z fal morskich lub płynących wód morskich).

Rozwój funkcji turystycznej, rozwój ratownictwa wodnego na terenie gminy oraz rozwój lokalnego rybołówstwa są jednymi z głównych obszarów działań wskazanych w Strategii. Wśród kluczowych inwestycji zapisanych w dokumencie należy zwrócić szczególną uwagę na budowę mola w głąb morza o długości 100 m na przedłużeniu ul. Reymonta oraz budowę centrum wodnego w pasie nadmorskim. Planowana jest także modernizacja promenady związana z wyrównaniem poziomu pasa wydm. Gmina planuje doinwestowanie bazy ratownictwa wodnego oraz działania wspierające rybołówstwo i modernizację infrastruktury nabrzeża.

3.4. PLAN ROZWOJU LOKALNEGO GMINY DZIWNÓW

Data uchwalenia: 2004 r.

Okres obowiązywania: 2004 - 2006 oraz 2007 - 2013

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

TURYSTYKA

Baza noclegowa gminy Dziwnów charakteryzuje się największą koncentracją miejsc noclegowych w Polsce północno-zachodniej. Gmina skupia największą liczbę obiektów i miejsc noclegowych w pasie nadmorskim. Do preferowanych form turystyki i sportu na terenie gminy Dziwnów zalicza się m.in. turystykę pieszą i rowerową, żeglarstwo, windsurfing, skutery wodne, łodzie motorowe, paralotniarstwo, pływactwo, wędkarstwo. Ze względu na turystyczny charakter gminy bardzo ważną jest kwestia zanieczyszczenia środowiska.

GOSPODARKA

Armatorzy kutrów rybackich wymienieni są jako jedni z głównych pracodawców na terenie gminy, zaraz za budżetowymi jednostkami organizacyjnymi i ośrodkami wczasowymi. W odniesieniu do funkcji gospodarczych, biorąc pod uwagę trendy rozwojowe, za podstawowe branże na terenie gminy dokument wskazuje: turystykę, rybołówstwo, usługi dla ludności, handel hurtowy i detaliczny, budownictwo, transport morski i lądowy.

CELE OPERACYJNE

Cel strategiczny I: Zrównoważony rozwój środowiska, kształtowanie i racjonalne wykorzystanie przestrzeni

Cel strategiczny III - Rozwój funkcji turystyczno rekreacyjno widowiskowej

- Cel operacyjny: Rozwój bazy i infrastruktury turystycznej
- Cel operacyjny: Kreowanie i rozwój turystyki w zgodzie z ochroną środowiska naturalnego

PLANY DZIAŁANIA

PROGRAM 3. Ochrona środowiska morskiego i brzegu morskiego

Działanie strategiczne - ochrona brzegu morskiego i odtworzenie plaży

PROGRAM 4. Infrastruktura techniczna

W zakresie gospodarki ściekowej: zmniejszenie dopływu zanieczyszczeń do Bałtyku; wpływ na stopniową i trwałą poprawę jakości wód, zwłaszcza wód powierzchniowych.

W zakresie elektroenergetyki: stosowanie odnawialnych źródeł energii, budowa elektrowni wiatrowych.

Dokument podkreśla przede wszystkim znaczenie i rozwój funkcji turystycznej gminy oraz dobrze rozwiniętą bazę noclegową. W gminie istnieją cztery kurorty turystyczne (Dziwnów, Dziwnówek, Międzywodzie, Łukęcin). Ze względu na turystyczny charakter oraz atrakcyjność krajobrazową i przyrodniczą zwraca się uwagę na potrzebę ochrony środowiska naturalnego. Jako podstawowe branże na terenie gminy LPR wskazuje: turystykę, rybołówstwo, usługi dla ludności, handel hurtowy i detaliczny, budownictwo, transport morski i lądowy. Istnieje duży potencjał surowca do rozwoju przetwórstwa ryb jednak w gminie brak zakładów przetwórstwa rybnego.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Gmina nie zgłosiła wniosków do planu.

5. PODSUMOWANIE

Podstawą funkcjonowania gospodarki morskiej w gminie jest port u ujścia Dziwny. Rozwój funkcji turystycznej, rozwój ratownictwa wodnego na terenie gminy oraz rozwój lokalnego rybołówstwa są jednymi z głównych obszarów działań wskazanymi w Strategii rozwoju Gminy Dziwnów. Wśród kluczowych inwestycji zapisanych w tym dokumencie jest budowa moła w głąb morza o długości 100 m oraz budowa centrum wodnego w pasie nadmorskim. Gmina planuje także doinwestowanie bazy ratownictwa wodnego oraz działania wspierające rybołówstwo i modernizację infrastruktury nabrzeża. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy przewiduje dalszy rozwój funkcji turystycznej i rekreacyjnej, z czym wiąże się rozwój infrastruktury dla turystyki wodnej. Gmina zakłada rozwój rybołówstwa, żeglugi pasażerskiej (turystyczno-rekreacyjnej), funkcji żeglarskich oraz wprowadzenie nowej funkcji do portu - przeładunków w obrocie handlowym. Istnieje duży potencjał surowca do rozwoju przetwórstwa ryb, jednak w gminie brak zakładów przetwórstwa rybnego. Program rozwoju lokalnego gminy Dziwnów podkreśla przede wszystkim znaczenie i rozwój funkcji turystycznej gminy oraz dobrze rozwiniętą bazę noclegową. Ze względu na turystyczny charakter oraz atrakcyjność krajobrazową i przyrodniczą zwraca się uwagę na potrzebę ochrony środowiska. Studium gminy wskazuje jako jeden z głównych problemów w zakresie ochrony środowiska ochronę wód Bałtyku i brzegu morskiego.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 11. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Dziwnów
(legenda - patrz załącznik nr 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 15. Port Morski Dziwnów w remoncie



Fot. 16. Falochron w Dziwnowie



Fot. 17. Marina Dziwnów



Fot. 18. Marina Dziwnów - Przystań Sezonowa



Fot. 19. Wybrzeże Kościuszkowskie w Dziwnowie



Fot. 20. Świeży połów - belony i węgorze

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.5. Kamień Pomorski

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	Kamień Pomorski	Długość linii brzegowej:	<i>dostęp tylko do morskich wód wewnętrznych</i>
Powiat:	kamieński	Miejscowości z dostępem do morza:	<i>dostęp tylko do morskich wód wewnętrznych</i>
Typ:	gmina miejsko - wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Kamień Pomorski
Powierzchnia:	208,54 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Kamień Pomorski
Liczba mieszkańców:	14 504 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	6
Gęstość zaludnienia:	70 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	240 (w nowej marinie)
Największa miejscowość:	Kamień Pomorski	Dochód własny gminy na mieszkańca:	2 747,64 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	722	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	<i>brak (tylko wody wewnętrzne)</i>		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Kamień Pomorski usytuowana jest w pasie nadmorskim w zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Sąsiaduje z gminami: Wolin, Golczewo, Świerżno i Dziwnów tworząc „Zespół Gmin Kamieńskich”. Do wód powierzchniowych w granicach gminy należą m.in. morskie wody wewnętrzne – akwatorium Dziwny: (Cieśnina Dziwny, Zalew Kamieński, Zatoka Cicha, Zatoka Wrzosowska). Pas nadbrzeżny stanowi: odlądowa granica pasa technicznego brzegu morskiego wód wewnętrznych oraz granica pasa ochronnego brzegu morskich wód wewnętrznych.

Potencjał gminy to: dobre zaplecze użytków rolnych oraz położenie w sąsiedztwie rzeki Dziwny, Zalewu Kamieńskiego i Zatoki Wrzosowskiej oraz niewielka odległość od terenów nadmorskich. Atutem gminy są także kilkudziesięcioletnie tradycje uzdrowiskowe.

GOSPODARKA

Za główne dziedziny gospodarczej aktywności gminy należy uznać: rolnictwo, handel, usługi uzdrowiskowe i turystyczne, przemysł wydobywczy oraz przetwórstwo przemysłowe. Najważniejszą funkcją gminy jest rolnictwo, zaś funkcjami uzupełniającymi są turystyka i zdrowie.

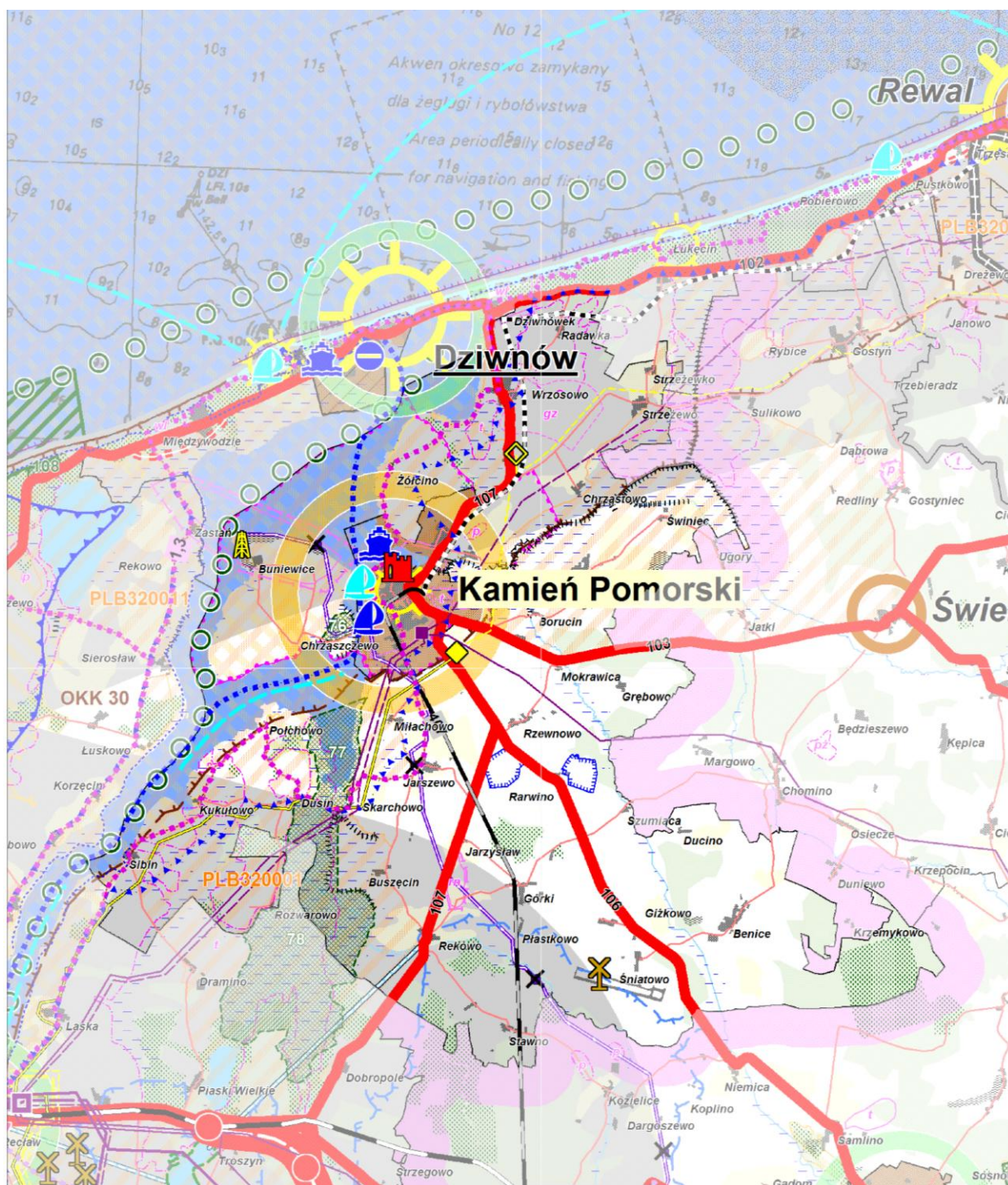
ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Na terenie gminy Kamień Pomorski powołano następujące formy ochrony związane z obszarami Natura 2000:

- obszar specjalnej ochrony ptaków „Zalew Kamieński i Dziwna” PLB320011,
- obszar specjalnej ochrony ptaków „Bagno Rozwarowskie” PLB320001,
- obszar specjalnej ochrony ptaków „Wybrzeże Trzebiatowskie” PLB320010.
- Specjalny obszar ochrony siedlisk „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH320018,

Do pozostałych obiektów objętych ochroną należą m.in. pomniki przyrody.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 12. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Kamień Pomorski (legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kamień Pomorski przyjęte Uchwałą Nr XLVI/592/13 z dnia 23 sierpnia 2013 r.

Gmina nie posiada strategii rozwoju ani lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY KAMIEŃ POMORSKI

Data uchwalenia: 23 sierpnia 2013 r.

Okres obowiązywania: Obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską

PORT

Port w Kamieniu Pomorskim położony jest na wschodnim brzegu Zalewu Kamieńskiego. Posiada 2 małe baseny: rybacki i jachtowy, nabrzeże przeładunkowe oraz molo o długości 60 m, wykorzystywane przez żeglugę pasażerską. Na terenie gminy, wzdłuż brzegów rzeki Dziwny oraz morskich wód wewnętrznych wyznaczony jest pas techniczny.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

- rozwój żeglugi towarowej, poprzez całkowite wykorzystanie potencjalnych możliwości portu wraz z zapleczem magazynowym,
- rozwój żeglugi sportowo – rekreacyjnej i pasażerskiej (przewozy czarterowe),
- dla poprawy żeglowności torów wodnych, należy pogłębić akweny Dziwny i Zalewu Kamieńskiego, z czym wiąże się zarezerwowanie terenów dla składowania urobku.

Studium odnosi się jedynie do pośrednich aspektów związanych z wpływem na strefę przybrzeżną Bałtyku. Wiąże się to z brakiem bezpośredniego dostępu do morza, który jest umożliwiony jedynie przez wewnętrzne wody morskie i lokalizację portu wpływającego na rozwój gospodarki morskiej gminy.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Gmina nie zgłosiła wniosków do planu.

5. PODSUMOWANIE

Gmina Kamień Pomorski nie graniczy bezpośrednio z Morzem Bałtyckim – ma jedynie dostęp do morskich wód wewnętrznych. Wobec tego nie odnosi się bezpośrednio do aspektów strefy wybrzeża morskiego. Powiązanie z Morzem Bałtyckim gmina posiada tylko dzięki posiadaniu portu, który wchodzi w skład szlaku wodnego prowadzącego m.in. w stronę morza. Port ten stanowi również ważną rolę w tworzeniu kierunków i celów rozwoju związanych z żeglugą i gospodarką morską. Nowoczesny port jachtowy posiada 240 miejsc postojowych.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 13. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Kamień Pomorski
(legenda - patrz załącznik nr 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.1. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 21. Przystań wędkarska „Okoń” w Kamieniu Pomorskim



Fot. 22. Port w Kamieniu Pomorskim



Fot. 23. Marina w Kamieniu Pomorskim

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.6. Gmina Rewal

1. DANE PODSTAWOWE I CHARAKTERYSTYKA

Gmina:	Rewal	Długość linii brzegowej:	18 km
Powiat:	gryficki	Miejscowości z dostępem do morza:	Pobierowo, Pustkowo, Trzęsacz, Rewal, Niechorze, Pogorzelica
Typ:	gmina wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Rewal, Niechorze,
Powierzchnia:	41 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	brak
Liczba mieszkańców:	3817 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	8
Gęstość zaludnienia:	94 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	0
Największa miejscowość:	Pobierowo	Dochód własny gminy na mieszkańca:	7986,02 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	13881	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	771		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Rewal położona jest w północnej części powiatu gryfickiego w województwie zachodniopomorskim i jest jedną z najmniejszych jednostek administracyjnych województwa. Sąsiaduje z gminami: Karnice, Trzebiatów, Dziwnów i Świerzno. Gmina Rewal charakteryzuje się układem pasmowym wzdłuż brzegu morskiego (przy średniej szerokości 2 km), gdzie znajduje się siedem miejscowości: Pobierowo, Pustkowo, Niechorze, Rewal, Śliwin, Trzęsacz i Pogorzelica, z których sześć położonych jest bezpośrednio nad morzem.

Kompleksy przyrodnicze (las i wody stojące) zajmujących 39% powierzchni Gminy. Formy geomorfologiczne występujące w gminie to m.in.: przybrzeżny pas morski z piaszczystymi plażami, wałami mierzejowo-wydmowymi i brzegami klifowymi, wysoczyzny morenowe, czy równina torfowiskowa pradoliny przymorskiej.

GOSPODARKA

Ogólna powierzchnia gruntów zdominowana jest przez użytki rolne i leśne, które łącznie zajmują aż 71% powierzchni gminy, jednak średnia jakość użytków rolnych nie sprzyja rozwojowi działalności rolniczej. Brak zakładów przemysłowych, a atrakcyjne uwarunkowania przyrodnicze sprawiają, że gmina jest jednym z najchętniej odwiedzanych miejsc przez turystów w Polsce. Wpływa to też na strukturę zatrudnienia, gdyż gospodarka gminy skupia się na turystyce i obsłudze turystyki, gdzie działy usługowe stanowią 89% ogółu zatrudnionych. Natomiast na przemysł i budownictwo przypada 5%, zaś rolnictwo 0,8% zatrudnionych.

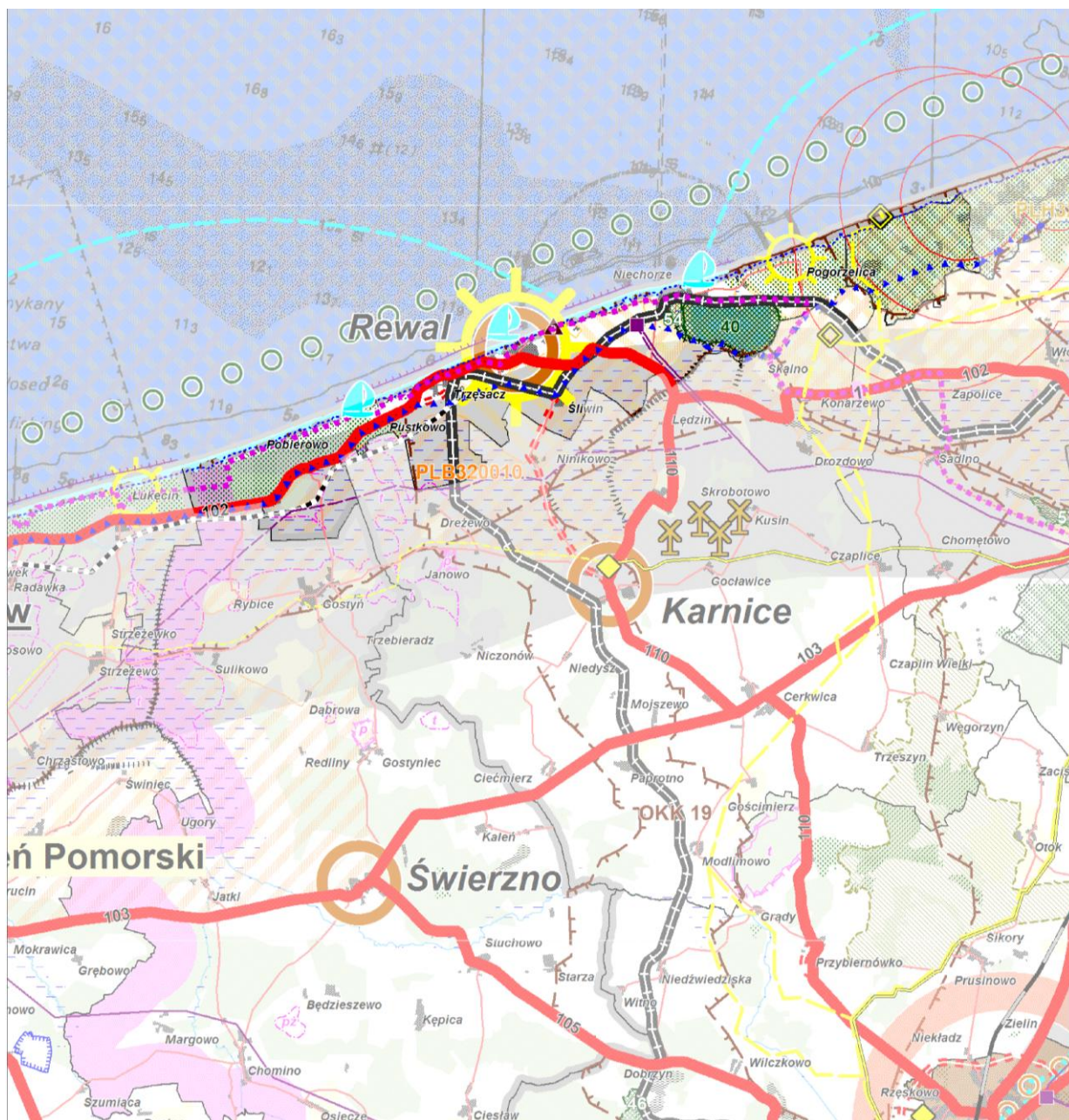
ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Na terenie gminy występują takie obszary chronione, jak:

- Natura 2000 – obszary ptasie „Zatoka Pomorska” PLB990003,
- Natura 2000 – obszary ptasie „Wybrzeże Trzebiatowskie” PLB320010,
- Natura 2000 – obszary siedliskowe „Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski” PLH320017,
- Natura 2000 – obszary siedliskowe „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH990002,
- Rezerwat ornitologiczny „Jezioro Lwia Łuża”,

Zastosowano tu też inne formy ochrony tj.: pas techniczny, pas ochronny i pomniki przyrody.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 14. Wyrzys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Rewal (legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rewal, przyjęte Uchwałą NR LVI/389/2010 Rady Gminy Rewal z dnia 26 marca 2010 r.
- Strategia Rozwoju Gminy Rewal do roku 2015, przyjęta Uchwałą Nr XXIX/245/04 z dnia 29 grudnia 2004 r.
- Aktualizacja Strategii Rozwoju Gminy Rewal do roku 2020, przyjęta Uchwałą Nr XXXV/274/13 Rady Gminy Rewal z dnia 22 lutego 2013 r.
- Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Rewal do 2015 roku, przyjęty Uchwałą Nr LXIV/438/10 Rady

Gminy Rewal z dnia 18 października 2010 r.

- Program rozwoju przystani morskich w gminie Rewal, przyjęty Uchwałą Nr XXXV/267/13 Rady Gminy Rewal z dnia 22 lutego 2013 r.

Gmina nie posiada lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY REWAL

Data uchwalenia: 26 marca 2010 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

UWARUNKOWANIA PRZYRODNICZE

W zakresie ochrony brzegu morskiego zaleca się uwzględnić takie zagadnienia jak:

- ochronę pasa technicznego przed nieodpowiednim zainwestowaniem,
- ochronę pasa ochronnego z możliwością wprowadzenia zainwestowania zgodnego z prawidłowym funkcjonowaniem tego pasa,
- wyłączenie z urbanizacji odcinków wybrzeża najsilniej zagrożonych przez abrazję,
- objęcie ochroną kompleksów zalesionych wydym nadmorskich,
- zastosowanie oświetlenia obiektów istniejących bądź planowanych do usytuowania w rejonie latarni, od strony wody powinno posiadać odpowiednie przesłony, uniemożliwiające bezpośrednie padanie promieni świetlnych w kierunku akwenu,
- ścisłej ochronie konserwatorskiej podlega ruina XV – wiecznego kościoła w ramach fragmentu klifowego brzegu w Trzęsaczu.

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

Studium nawiązuje do następujących stref funkcjonalno - przestrzennych:

- wody otwarte o funkcji turystycznej i rybackiej,
- funkcji turystyczno- rekreacyjno-wypoczynkowej uznanej za wiodącą funkcję gospodarczą gminy, gdzie głównym problemem jest dążenie do przedłużenia sezonu i całorocznego modelu funkcjonowania turystyki pobytowej oraz infrastruktury towarzyszącej, rozwój turystyki planuje się też przez: żeglarstwo, windsurfing i inne sporty wodne, jak i paralotniarstwo, wędkarstwo, jeździectwo, turystyka piesza i rowerowa,
- funkcji sanatoryjno-uzdrowiskowej w Pobierowie i Pogorzeli,
- gospodarka rybacka jest funkcją uzupełniającą, prowadzona w zakresie rybactwa morskiego przez rybaków indywidualnych w miejscowościach Niechorze i Rewal, gdzie znajdują się przystanie rybackie.

OCHRONA PRZED POWODZIĄ

Zagrożenie powodziowe, wskutek występowania wód sztormowych dotyczy miejscowości: Pobierowo, Rewal, Niechorze i Pogorzeli. Stan techniczny systemu wałów przeciwpowodziowych jest dobry. Tylko droga Skalno-Niechorze z funkcją wału przeciwpowodziowego jest w złym stanie technicznym i wymaga modernizacji.

Na terenie gminy utworzone są trzy poldery służące do przejścia fali powodziowej:

- Trzęsacz – Niechorze III służący do przejścia fali powodziowej z kanałów Konarzewskiego i Dreżewskiego,
- Trzęsacz – Niechorze I do przejścia fali powodziowej w wyniku cofki,
- Trzęsacz – Niechorze II do przejścia fali powodziowej z kanałów Dreżewskiego i Skrobotowo.

Na Kanale Liwia łoża wybudowano „wrota samoczynne” uniemożliwiające (w czasie cofki) napływ wód morskich w głąb kanału.

WYBRANE KIERUNKI ROZWOJU

Wody otwarte gminy, zgodnie z jej turystycznym charakterem, pełnią głównie funkcję rekreacyjną natomiast gospodarka rybacka jest funkcją uzupełniającą. Jedną z przyczyn zmiany studium była chęć udostępnienia jeziora Liwia łoża (rezerwat) na potrzeby turystyki, w tym żeglarskiej. Przewiduje się dopuszczone (od 1 lipca do 15 września) do 15 jednostek żaglowych o pow. żagla do 10 m², w tym jednostki windsurfingowe.

W przypadku obniżenia wartości przyrodniczej obszaru w przyszłości, także ze względu na intensywną urbanizację miejscowości Niechorze, znaczny wzrost ruchu turystycznego i komunikacyjnego możliwe będzie ograniczenie obszaru rezerwatu zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody i udostępnienie w większym

stopniu części jeziora na cele rekreacji, sportu i turystyki wodnej.

Do głównych kierunków rozwoju działań należy zaliczyć:

- rozwój przystanków „białej floty” w miejscowościach: Pobierowo (przy projektowanym molo - na przedłużeniu ul. Moniuszki), Rewal (przy projektowanym molo - w rejonie głównego zejścia na plażę), Niechorze (przy projektowanym molo - z wykorzystaniem istniejącego pirsu),
- rozwój funkcji sanatoryjno-uzdrowskiej w Pobierowie i Pogorzeli na bazie ośrodków podstawowych Kamienia Pomorskiego i Kołobrzegu,
- budowa przystani jachtowej w Pogorzeli,
- dyslokacja przystani w Niechorzu w rejon ujścia kanału Liwia Łuża,
- ekstensywna gospodarka rybacka na jeziorze Liwia Łuża, z podporządkowaniem jej wymogom związanym z ochroną i przyrodniczo-edukacyjną funkcją jeziora,
- utrzymanie indywidualnej gospodarki rybackiej w zakresie rybactwa morskiego z morskimi przystaniami rybackimi w Niechorzu i Rewalu,
- połączenie gazociągu podmorskiego BalticPipe Dania – Polska z systemem PGNiG S.A gazociągiem wysokiego ciśnienia Dn 700. Inwestycja ma być realizowana w pobliżu miejscowości Pobierowo. Może ona znacząco oddziaływać na środowisko, w tym na obszary Natura 2000,
- lokalizację dużego, wielofunkcyjnego i ośrodka usługowego o wysokim standardzie (turystycznego, rekreacyjnego, sportowego, kulturalnego, ew. rehabilitacyjno-medycznego),
- zagospodarowanie turystyczne terenów dawnej jednostki wojskowej w Pobierowie.

Gmina w studium skupia się głównie na stworzeniu infrastruktury i oferty umożliwiającej przedłużenie sezonu turystycznego oraz związanym z tym rozwojem. Planowana jest budowa mol wraz z przystaniami jachtowymi. Studium przewiduje jedną inwestycję mogącą znacząco oddziaływać na środowisko i obszary chronione, którą jest podłączenie do gazociągu podmorskiego BalticPipe. Pozostałe inwestycje zakładają jedynie dalszy rozwój funkcji turystyczno-rekreacyjno-wypoczynkowej, gdzie nie przewiduje się znacznej ingerencji w środowisko na obszarach objętych ochroną przyrody.

Gospodarka rybacka jako funkcja uzupełniająca będzie w dalszym ciągu prowadzona na Bałtyku i w sposób ekstensywny na jeziorze Liwia Łuża. Ponadto studium przewiduje wykorzystanie części jeziora dla potrzeb sportu i turystyki wodnej w tym żeglarstwa.

Istotnym uwarunkowaniem zagospodarowania wybrzeża rewalskiego jest przejęcie przez gminę terenów dawnej bazy wojskowej (na zachód od Pobierowa) i lokalizacja tam ośrodka usługowego o wysokim standardzie. Planuje się m.in. realizację w ramach tego kompleksu aquaparku, obiektów i urządzeń rekreacyjnych, sal kinowych, klubowych, galerii itp.

3.3. AKTUALIZACJA STRATEGII ROZWOJU GMINY REWAL DO ROKU 2020

Data uchwalenia: 22 lutego 2013 r.

Okres obowiązywania: do roku 2020

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

W pasie wybrzeża celu ochrony struktury funkcjonalno -przestrzennej oraz substancji zabytkowej gminy Rewal wprowadzono następujące strefy ochrony konserwatorskiej:

- Strefa „A” – strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej; obejmuje: ruinę XV- wiecznego kościoła w ramach fragmentu klifowego brzegu w Trzęsaczu,
- Strefa „E” – strefa ochrony ekspozycji; obejmuje teren po południowej stronie latarni morskiej w Niechorzu (między dwiema drogami dojazdowymi a ul. Polną) dla właściwego wyeksponowania budowli, ekspozycję ruin gotyckiego kościoła w Trzęsaczu.

MISJA I PRIORYTETY

- Gmina Rewal w roku 2020 – centrum życia kulturalnego, społecznego i gospodarczego Pomorza Zachodniego, przyjazna mieszkańcom i inwestorom, w której turystyka jest wiodącą dziedziną gospodarki sprawnie zarządzaną.
- Rozwinięcie infrastruktury turystycznej odpowiadającej standardom europejskim, zintegrowanym systemem informacji i promocji turystycznej, określoną marką turystyczną i atrakcyjnymi produktami

turystycznymi gminy, w pełni wykorzystująca walory nadmorskiego położenia oraz unikatowe walory przyrodnicze i kulturowe.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

Rozwój turystyki morskiej na terenie Gminy Rewal przez:

- kontynuację działań związanych z budową przystani jachtowej w Niechorzu,
- tworzenie projektów i przedsięwzięć umożliwiających rozwój sportów wodnych w oparciu o zasoby i infrastrukturę przystani jachtowej w Niechorzu oraz pomostów spacerowo-cumowniczych w Pobierowie, Rewalu i Niechorzu,
- rozszerzenie oferty turystycznej Gminy Rewal o żeglugę morską,
- kreowanie rozwoju wypoczynkowej turystyki morskiej,
- unowocześnienie istniejących przystani morskich w Rewalu i Niechorzu,
- stworzenie warunków dla rozwoju jachtingu.

Aktualizacja strategii do roku 2020 zakłada dalszy rozwój infrastruktury turystycznej o wysokich standardach, wpływających na zwiększenie konkurencyjności gminy Rewal. Wyszczególniane są walory przyrodnicze gminy oraz zalecenia rozbudowy infrastruktury wpływającej na rozwój turystyki morskiej. Gmina dużą wagę przywiązuje do poprawy zagospodarowania przestrzeni turystycznej i przyrodniczej. Zaleca zorganizowanie na obrzeżach obszarów najcenniejszych przyrodniczo kulturowych stref buforowych, zatrzymujących ruch turystyczny przez specjalnie przygotowane atrakcje, np. parki leśne, ścieżki przyrodnicze.

Centralnym punktem turystyki morskiej w gminie Rewal ma stać się Niechorze. Budowa przystani żeglarskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą i innymi przedsięwzięciami ma na celu wykreowanie nowego na wybrzeżu rewalskim modelu spędzania wolnego czasu – wypoczynkowej turystyki morskiej.

3.4. LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI GMINY REWAL DO 2015 ROKU

Data uchwalenia: 29 września 2010 r.

Okres obowiązywania: 2010 - 2015

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

STREFY STRATEGICZNE

Program rewitalizacji gminy głównie odnosi się do opracowanego „Programu rozwoju produktu turystycznego i kreacji marki szlaku kolei wąskotorowej dla pilotażowego odcinka w Gminie Rewal”. Proponuje się inwestycje w rozwój Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej jako głównego produktu turystycznego, który ma wpłynąć na rozwój oferty przewozowej w sezonie turystycznym oraz zwiększenie ruchu turystycznego w miejscowościach gminy Rewal i gminach sąsiednich.

WYBRANE PROBLEMY:

- brak bazy dla uprawiania sportów wodnych,
- niewystarczająco rozwinięte zaplecze jachtowe i wodne dla rozwoju jachtingu,
- niewystarczająca ilość zejść na plażę przystosowanych dla osób niepełnosprawnych.

Dokument skupia się przede wszystkim na modernizacji kolei wąskotorowej, która ma być główną atrakcją turystyczną gminy Rewal.

3.5. PROGRAM ROZWOJU PRYSTANI MORSKICH W GMINIE REWAL

Data uchwalenia: 22 lutego 2013 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Obecnie przystanie morskie (rybackie) funkcjonują w Rewalu i Niechorzu. Program rozwoju zakłada nowe zainwestowania w istniejących przystaniach poprzez budowę pomostów spacerowo-cumowniczych w tych miejscowościach oraz Pobierowie. Pomosty będą pełniły funkcje krótkotrwałego postoju - pomostu cumowniczego.

Największym jednak przedsięwzięciem będzie budowa przystani jachtowej przy ujściu kanału Liwia Łuża do Bałtyku w Niechorzu. Projekt zakłada budowę toru podejściowego z falochronem oraz w głębi kanału

przystani (48 miejsc cumowniczych) z bosmanatem wraz z zapleczem technicznym i sanitarnym. Po zakończeniu inwestycji polegającej na budowie przystani morskiej w Niechorzu na kanale Liwia Łuża łodzie rybackie będą miały możliwość przybijania i postoju na przystaniach morskich w Rewalu i Niechorzu, sprzedaży ryby z burty oraz postoju i zimowania na przystani na Kanale Liwia Łuża.

Funkcje turystyczne mają bazować na następujących elementach:

- o przystań jachtowa – ważny element sieci portów jachtowych polskiego wybrzeża, baza morskiej turystyki pasażerskiej,
- o obsługa turystów w wielu obszarach - gastronomia, punkty handlowe, usługowe, zaplecze hotelowe z dopuszczoną funkcją mieszkaniową.

Kolejnym elementem mającym wpływ na zainteresowanie przystaniami wybrzeża rewalskiego może być uruchomienie żeglugi kabotażowej wzdłuż wybrzeża z krótkimi, jedno- lub dwudniowymi postojami w kolejnych portach.

Dokument przedstawia inwentaryzację oraz wizję zagospodarowania terenu przystani morskich (rybackich) oraz budowę nowego portu jachtowego (rybackiego) w Niechorzu. Szczegółowo opisuje funkcjonowanie istniejących przystani (monofunkcyjne) i nakreśla główne filary aktywności turystycznej przyszłych obiektów. Sam projekt przystani w Niechorzu wraz falochronem i torem podejściowym wymaga przeprojektowania, w związku z opinią Ministra Infrastruktury oraz Urzędu Morskiego.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Przesłane wnioski odnoszą się do:

- budowy pomostów spacerowo-cumowniczych w miejscowościach Pobierowo, Rewal i Niechorze,
- budowy falochronów dla przystani morskiej w miejscowości Niechorze/Pogorzelić,
- budowy urządzeń i budowli chroniących brzeg morski przed abrazją, ze względu na brak tego typu rozwiązań wzdłuż brzegu w gminie Rewal,
- możliwości budowy elementów kolei liniowej w obszarze morskim.

Dwa pierwsze wnioski dotyczą przedsięwzięć znajdujących się w treści Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rewal.

5. PODSUMOWANIE

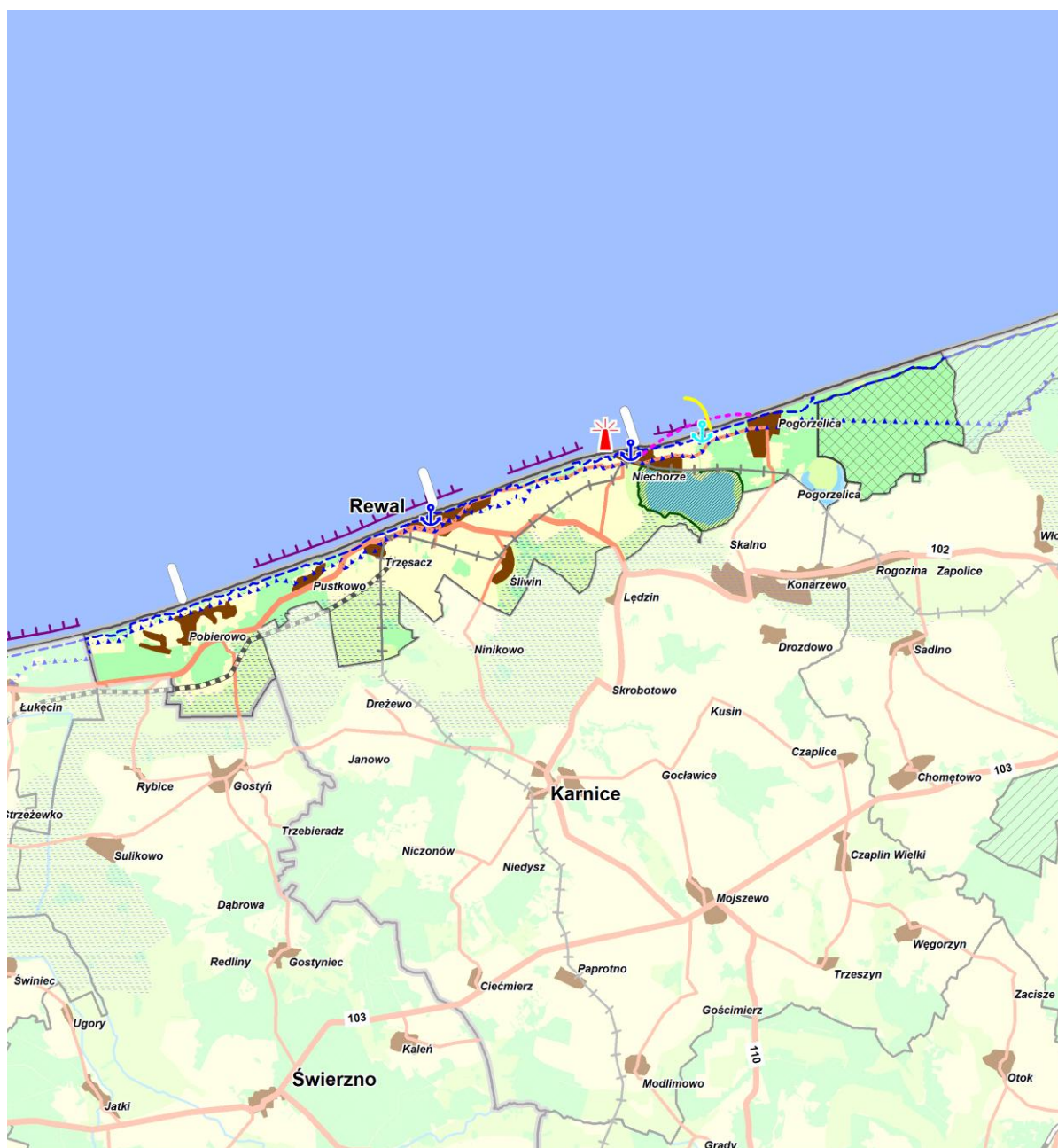
Gmina Rewal pretenduje do lidera turystyki nadmorskiej w swojej kategorii (małe miejscowości nadmorskie). Sukces zawdzięcza przede wszystkim walorom naturalnym, ale nie bez znaczenia jest coraz szersza oferta całoroczna i inne atrakcje (latarnia morska, kolej wąskotorowa). Wszystkie przeanalizowane programy i plany rozwojowe odnoszą się do powiązania gminy z morzem oraz sposobów wykorzystania tego faktu. W przypadku kierunków działania szczególna uwaga zostaje skupiona na rozbudowie infrastruktury turystycznej, przede wszystkim morskiej, w tym plany budowy pomostów spacerowo-cumowniczych (Pobierowo, Rewal, Niechorze), przystani morskich (Niechorze/Pogorzelić) oraz infrastruktury towarzyszącej. Gmina ma ambicje stać się znaczącym portem na mapie Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego. Poza rozbudową infrastruktury turystycznej w studium planowana jest inwestycja gazociągu podmorskiego, którego realizacja może znacząco wpłynąć na środowisko jak i walory przyrodniczo-krajobrazowe.

Miara zaangażowania gminy Rewal w kreowaniu wizerunku gminy morskiej (turystyki morskiej) jest *Program rozwoju przystani morskich w gminie Rewal*. Określa on sposób zagospodarowania i funkcjonowania w przyszłej infrastruktury turystyki morskiej na wybrzeżu rewalskim.

Planuje się szersze wykorzystanie jeziora (rezerwatu) Liwia Łuża. Autorzy studium zakładają, że intensywna urbanizacja Niechorza doprowadzi do obniżenia wartości przyrodniczej jeziora i tym samym będzie można zmniejszyć obszar objęty ochroną i jeszcze szerzej udostępnić akwen turystyce wodnej i rekreacji.

W dokumentach strategicznych brak jest bezpośrednich zapisów traktujących o zagospodarowaniu terenów powojсковych nieopodal Pogorzelić.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 15. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Rewal
(legenda - patrz załącznik 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 24. Ruiny kościoła w Trzęsaczu



Fot. 25. Nadmorska Kolej Wąskotorowa - Trzęsacz



Fot. 26. Przystań rybacka w Rewalu



Fot. 27. Przystań rybacka w Niechorzu



Fot. 28. Punkt widokowy w Rewalu



Fot. 29. Kanał Liwia Łuża

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.7. Gmina Trzebiatów

1. DANE PODSTAWOWE I CHARAKTERYSTYKA:

Gmina:	Trzebiatów	Długość linii brzegowej:	15 km
Powiat:	gryficki	Miejscowości z dostępem do morza:	Mrzeżyno, Rogowo
Typ:	gmina miejsko-wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Mrzeżyno
Powierzchnia:	225 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Mrzeżyno
Liczba mieszkańców:	16653 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	2
Gęstość zaludnienia:	74 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych	40
Największa miejscowość:	Trzebiatów	Dochód własny gminy na mieszkańca:	1683,13 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	4254	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	3 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	284		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Trzebiatów położona jest w dorzeczu Regi, w północnej części województwa zachodniopomorskiego. Jest jedną z większych gmin w województwie. Sąsiaduje z gminami: Rewal i Karnice (od zachodu), Gryfice i Brojce (od południa). Siemysł i gminą wiejską Kołobrzeg (od wschodu).

Dominującym elementem geomorfologicznym w części północnej gminy jest Północno-Pomorska Dolina Marginalna wykorzystywana obecnie przez rzeki: Regę, Błotnicę, Dębosznicę i jezioro Resko Przymorskie. Wzdłuż wybrzeża morskiego na zachód od ujścia Regi rozciąga się pasem o szerokości 1-2 km mierzeja Niechorza. Brzeg morski na całym odcinku należy do brzegu wydmowego o różnych wysokościach i różnicy względnej od 2 do 30m n.p.m.

GOSPODARKA

Dominującymi funkcjami gminy są rolnictwo i osadnictwo. Istotne znaczenie ma również funkcja uzupełniająca – obsługa ruchu turystycznego i wypoczynku skoncentrowana w miejscowościach z bezpośrednim dostępem do morza (Mrzeżyno i Rogowo).

Najlepiej rozwijającym się sektorem działalności w gminie jest przetwórstwo przemysłowe oraz usługi nieprodukcyjne związane z obsługą biznesu, obrotem nieruchomościami oraz edukacją i ochroną zdrowia. Charakterystyczną cechą rynku pracy jest również brak przedsiębiorstw państwowych oraz dominacja zakładów osób fizycznych.

Walory środowiska, w tym nadmorskie położenie gminy Trzebiatów wpłynęły na rozwój funkcji turystyczno-wypoczynkowej głównie w oparciu o zagospodarowanie znajdujące się w Mrzeżynie.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

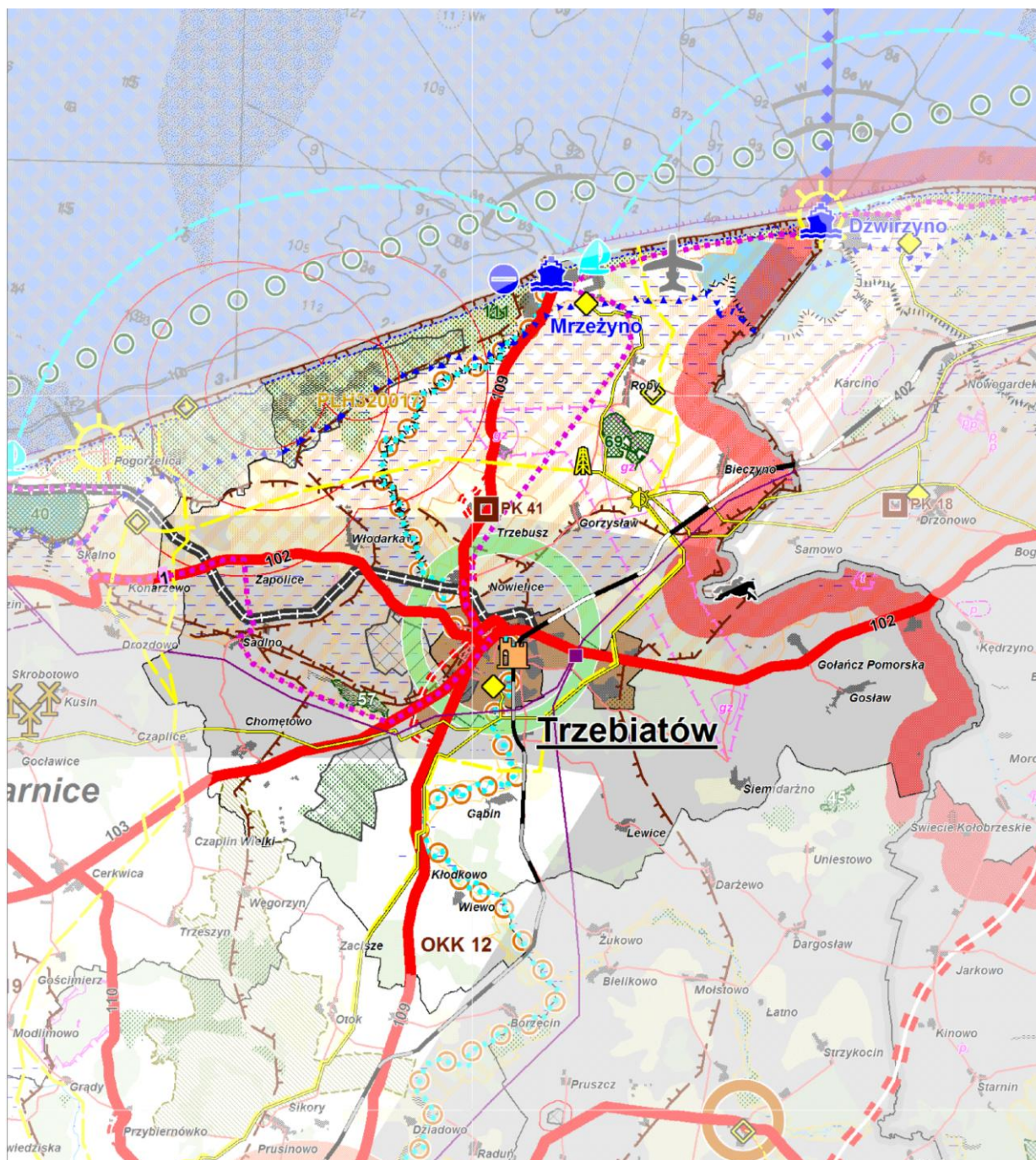
Na terenie gminy Trzebiatów znajdują się różne formy ochrony przyrody w tym m.in.:

1. Obszary Natura 2000:

- w części lądowej fragment obszaru specjalnej ochrony ptaków „Wybrzeże Trzebiatowskie” PLB 320010 i fragment specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Trzebiatowsko-Kołobrzski Pas Nadmorski” PLH 320017 oraz „Dorzecze Regi” PLH 320049,
- w części morskiej fragment obszaru specjalnej ochrony ptaków „Zatoka Pomorska” PLB 990003 oraz

fragment specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” PLH 990002,
2. Rezerwaty: „Nadmorski bór bażynowy w Mrzeżynie” i „Roby”.
Pozostałymi obiektami i obszarami objętymi ochroną są też; pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego, las ochronny.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 16. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Trzebiatów
(legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Trzebiatów, przyjęte Uchwałą Nr XXIV/191/12 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 28 czerwca 2012 r.

Gmina nie posiada obecnie strategii rozwoju ani lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY TRZEBIATÓW

Data uchwalenia: 28 czerwca 2012 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

Na podstawie studium można wyznaczyć takie obszary funkcjonalne jak:

- lasy występujące głównie w pasie wydm nadmorskich, udostępniane dla turystyki „miękkiej”,
- obszar portu i wybrzeża morskiego wpływający na rozwój funkcji turystyczno-wypoczynkowo-rekreacyjnej oraz rybactwa, w którym koncentruje się prawie cała baza turystyczno-wypoczynkowa.

OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA

Zagrożenie powodziowe w zlewni rzeki Regi nie jest duże i występuje w niewielkim zakresie w bezpośredniej dolinie rzeki, w większości przypadków jest ono wynikiem nałożenia się kilku czynników atmosferycznych, np. opady i sztorm, roztopy i sztorm. Na terenie gminy Trzebiatów znajdują się obszary szczególnego zagrożenia powodzią tj.:

- obszar pomiędzy linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym,
- obszar pasa technicznego.

Najbardziej zagrożonym powodziowo rejonem w zlewni Regi jest jej ujściowy odcinek. Dlatego też, głównie tam zlokalizowane są obiekty związane z ochroną powodziową: łącznie 25,5 km wałów przeciwpowodzi, 4 poldery, 5 stacji pomp, 1 magazyn przeciwpowodziowy i 1 baza powodziowa w Mrzeżynie.

ZAGROŻENIE OSUWANIEM SIĘ MAS ZIEMNYCH

Wzdłuż linii brzegowej gminy Trzebiatów występuje brzeg mierzejowo-wydmowy, który przy wysokich stanach morza jest na całym odcinku silnie podcinany. Tworzy się podcios klifowy wału wydmowego, niszczona jest roślinność porastająca wydmy i wprowadzana dla ochrony brzegu tzw. zabudowa biologiczna.

KOMUNIKACJA MORSKA

Rolę ośrodka obsługi komunikacji morskiej na terenie gminy spełnia obecnie port morski w Mrzeżynie. Port jest użytkowany głównie przez kilkunastu rybaków, którzy wykorzystują jedynie niewielki fragment nabrzeży. W praktyce do portu mogą wchodzić jednostki o zanurzeniu do 2.0 m. Tereny portów i przystani służą przede wszystkim obsłudze transportu wodnego i lądowego, przeładunków, rybołówstwa oraz funkcji turystyki wodnej.

GŁÓWNE PONADLOKALNE UWARUNKOWANIA I CELE ROZWOJOWE

- Przebudowa wejścia do portu w Mrzeżynie i stworzenie zaplecza portowego dla obsługi jachtingu. Basen portu rybackiego i nabrzeże portowe w Mrzeżynie służą jachtingowi; z uwagi na szczególne warunki nawigacyjne i wypływanie Regi do portu mogą wpływać niewielkie jednostki. Port w Mrzeżynie ma dość ograniczone możliwości rozwoju przede wszystkim na bardzo trudny dostęp do portu od strony morza oraz bardzo małe zaplecze, obsługujące właściwie jedynie kilka kutrów rybackich i małe jachty.
- Rozwój funkcji ochronnych wartości przyrodniczych i kulturowych.
- Konwersja terenów powojennych. Funkcja obronna, strategiczna dla bezpieczeństwa kraju, zgodna z obowiązującą doktryną obronną, uległa w ciągu ubiegłych dziesięciu lat diametralnej zmianie. Fakt ten spowodował likwidację części jednostek wojskowych stacjonujących na terenie gminy i przejęcie przez Agencję Mienia Wojskowego oraz Wojskową Agencję Mieszkaniową znaczącego majątku. Trwająca obecnie konwersja terenów powojennych, sposób włączenie ich do przestrzeni i funkcji gminy jest ważnym elementem kształtującym politykę zagospodarowania przestrzennego gminy.

- Planowane inwestycje infrastrukturalne służące przesyłowi gazu ziemnego, połączenie układu Balticpipe z systemem PGNiG.

OBSZARY PLANISTYCZNE

Dla potrzeb zapisu studium na terenie gminy wydzielono obszary planistyczne. Dla poszczególnych obszarów planistycznych, charakteryzujących się zbliżonymi warunkami przyrodniczymi oraz sposobem zagospodarowania i użytkowania, sformułowano wytyczne zagospodarowania przestrzennego. Dla strefy nadmorskiej przewidziano dwa obszary: kurort Mrzeżyno oraz Wybrzeże Trzebiatowskie.

1. Kurort Mrzeżyno

Rozwój funkcji wczasowej i uzdrowiskowej jest jedną z najkorzystniejszych dla Mrzeżyna docelowych funkcji miastotwórczych. Będą temu sprzyjały m.in.: utrzymanie i rozbudowa portu, rozwój turystyki wodnej.

Cele i kierunki działania:

- przebudowa i modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portu,
- uporządkowanie i zagospodarowanie bulwaru portowego wraz z terenami przyległymi,
- adaptacja części portu w Mrzeżynie na port jachtowy,
- udostępnienie plaży, budowa zaplecza technicznego i sanitarnego obsługującego ruch turystyczny na plażę w miejscach wskazanych na rysunku Studium,
- infrastruktura zapewniająca dostęp do portu morskiego w Mrzeżynie powinna być utrzymywana w sposób następujący: tor podejściowy z morza o długości 320 m, szerokości w dnie 30 m i głębokości 3,5 m, tor wodny w porcie do nabrzeża odpraw granicznych szerokości 30 m i głębokości 3,0 m, falochrony: wschodni długości 206 m i zachodni długości 327,5 m oraz bosmanat, oznakowanie nawigacyjne i oświetlenie,
- możliwa jest rozbudowa portu do pojemności co najmniej 120 jachtów mogąca odbywać się poprzez adaptację istniejących, niewykorzystanych nabrzeży.

2. Wybrzeże Trzebiatowskie (Rogowo, Przymorze):

Główną funkcją obszaru jest funkcja ochrony wybrzeża – tu przebiega pas techniczny i pas ochronny brzegu wód morskich. Na całym odcinku wybrzeża w obrębie gminy przeważają procesy niszczące brzeg morski. W rejonie pomiędzy Rogowem a Mrzeżynem planowane jest lądowanie (budowa stacji zaporowo – upustowej) podmorskiego gazociągu wysokiego ciśnienia.

Cele i kierunki działania:

- budowa portu w Rogowie jako powiększenia terenów portu w Dźwirzynie; powstanie mostu zwodzonego łączącego obydwie brzozy ujścia Starej Regi,
- zachowanie plaży i wydmy w stanie naturalnym,
- dopuszcza się realizację gazociągu wysokiego ciśnienia pod warunkiem maksymalnego ograniczenia wpływu tej inwestycji i jej budowy na środowisko przyrodnicze – wykonania przejścia pod dnem doliny Starej Regi winy przewiertem, a nie odkrytym wykopem,
- dopuszczenie funkcjonowania lotniska sportowo-rekreacyjnego jako rewitalizacji terenów powojennych, pod warunkiem nie zakłócania podstawowej funkcji mieszkalnej i wypoczynkowej miejscowości oraz z zachowaniem wymogu ochrony obszarów Natura 2000.

CELE I KIERUNKI OCHRONY I KSZTAŁTOWANIA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

- Stworzenie na terenie gminy ekologicznego systemu obszarów chronionych ESOCh, który tworzyłyby obszary i obiekty prawnie chronione: park krajobrazowy (Nadmorski Park Krajobrazowy „Wybrzeże Trzebiatowskie”), obszar chronionego krajobrazu („Szczeciński Pas Nadmorski”), zespół przyrodniczo-krajobrazowy („Dolina Regi”), rezerваты przyrody, użytki ekologiczne, parki wiejskie i pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne. Proponowane formy ochrony nie kolidują z funkcją gospodarczą wskazanych do ochrony terenów, a nawet zwiększają potencjał gospodarczy gminy.
- Dla ochrony wartości kulturowych krajobrazu opracowano system ochrony krajobrazu kulturowego, który jest podstawą ochrony obszarowej (na wzór Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych ESOCh). W Planie zagospodarowania województwa zachodniopomorskiego (przyjętego Uchwałą Nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19 października 2010 roku), system zawiera następujące kategorie i elementy ochrony obszarów: PK parki kulturowe: PK41 „Trzebusz” OKK obszary kulturowo krajobrazowe: OKK12 „Dolina Regi”, OKK19 „Rewalska wąskotorówka”, OKK30 „Zachodniopomorski Pas Nadmorski” PH pomniki historii: PH5 założenie staromiejskie w Trzebiatowie Rp obszarowe wpisy do rejestru zabytków: Rp4 „Gosław” Rp9 „Mrzeżyno”.

Studium dla obszaru nadmorskiego przewiduje trzy zasadnicze działania. Pierwsza to rozwój (adaptacja) portu w Mrzeżynie na potrzeby ruchu pasażerskiego i żeglarstwa przy zachowaniu funkcji rybackiej. Niezbędna jest korekta wejścia do portu, gdyż przy obecnych warunkach do portu mogą wchodzić jednostki o zanurzeniu do 2,0 m (przy wejściu tworzy się mielizna, a sztormy niweczą efekty prac pogłębiarskich). Ponadto istnieją sprzyjające warunki budowy portu w Rogowie jako powiększenia terenów portu w Dźwirzynie.

Druga zagadnienie to zagospodarowanie terenów powojсковych w Rogowie i na zachód od Mrzeżyna. Oznaczone zostały jako tereny specjalne służące wypoczynkowi.

Trzecie działanie to stworzenie na terenie gminy ekologicznego systemu obszarów chronionych ESOCh oraz wpisanie do studium obszarów kulturowo-krajobrazowych w pasie nadmorskim. Przyczynić ma się to do porządkowania przestrzeni zwłaszcza w okresie kiedy funkcje rolnicze gminy zanikają uwalniając duże rezerwy gruntu, co sprzyja spontanicznej urbanizacji.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

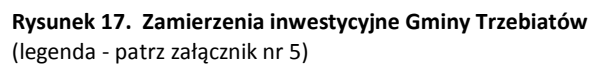
Wnioski gminy do projektu planu dotyczą:

- Sprawdzenia, czy planowana inwestycja pn. BalticPipe obejmująca sieć gazociągów wysokiego ciśnienia przesyłająca gaz dostarczony gazociągiem podmorskim z Norwegii z alternatywnym lądowaniem w gminie Trzebiatów jest nadal aktualna i czy w związku z tym wymaga bądź nie wymaga uwzględnienia w planie?
- Zalecenia uwzględnienia w projekcie planu przewidywanych kierunków w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Trzebiatów tj.:
 - powiększenie powierzchni morskich wód wewnętrznych w porcie Mrzeżyno,
 - zmianę granic (powiększenie) portu morskiego w Mrzeżynie,
 - powiększenie terenów portowych w Dźwirzynie od strony gminy Trzebiatów.

5. PODSUMOWANIE

Jedynym dokumentem poddanym analizie było studium, gdyż gmina Trzebiatów nie posiada obecnie innych programów i planów rozwojowych branych pod uwagę tj. strategii rozwoju gminy czy lokalnego programu rozwoju. Studium jednak zawiera istotne aspekty związane z bliskością morza. Wyznacza dwa nadmorskie obszary gminy Trzebiatów w jej północnej części – obszar Mrzeżyna i Wybrzeża Trzebiatowskiego. Dla obu tych obszarów zostały opracowane cele i kierunki działania.

Najbardziej istotnymi zamierzeniami gminy postulowanymi we wniosku do PZPPOM są: powiększenie powierzchni morskich wód wewnętrznych, najprawdopodobniej związane z rozbudową portu w Mrzeżynie, rozbudowa portu w Dźwirzynie (od strony gminy Trzebiatów).



85

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



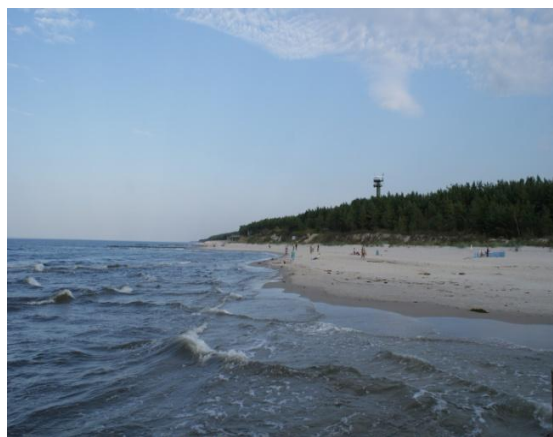
Fot. 30. Ujście Regi w Mrzeżynie



Fot. 31. Modernizacja nabrzeża w Mrzeżynie



Fot. 32. Port rybacki w Mrzeżynie



Fot. 33. Plaża w Mrzeżynie



Fot. 34. Jezioro Resko Przymorskie w Rogowie

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.8. Miasto Kołobrzeg

1. DANE PODSTAWOWE I CHARAKTERYSTYKA

Gmina:	Kołobrzeg	Długość linii brzegowej:	12,03 km
Powiat:	kołobrzeski	Miejscowości z dostępem do morza:	Kołobrzeg
Typ:	gmina miejska	Porty i przystanie rybackie:	Kołobrzeg
Powierzchnia:	25,67 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Kołobrzeg
Liczba mieszkańców:	46897 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	52
Gęstość zaludnienia:	1827 os./km ² (2013)	Liczba miejsc postojowych w marinach:	100
Największa miejscowość:	Kołobrzeg	Dochód własny gminy na mieszkańca:	2398,82 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	14320	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	4 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	1190		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Miasto Kołobrzeg położone jest w północnej części województwa zachodniopomorskiego, na Pomorzu Zachodnim, u ujścia rzeki Parsęty. Graniczy z gminą wiejską Kołobrzeg oraz od wschodu z gminą Ustronie Morskie.

GOSPODARKA

Większość podmiotów gospodarczych funkcjonujących w Kołobrzegu zajmuje się świadczeniem usług na rzecz ruchu turystycznego. Do głównych filarów gospodarki lokalnej należą również: gospodarka morską i budownictwo.

W Kołobrzegu zlokalizowany jest port morski z funkcjami: handlową, pasażerską, rybacką i jachtową. Gospodarka morską stanowi dla miasta bardzo ważną gałąź gospodarki, która jest powiązana z funkcjonowaniem portu oraz podmiotów gospodarczych związanych z rybołówstwem. Istniejący port morski obsługuje m.in. osobowy ruch graniczny. Z Kołobrzegu wypływają pasażerskie rejsy turystyczne na Bornholm.

Walory krajoznawcze i zdrowotne okolic sprawiły, iż głównymi funkcjami miastotwórczymi Kołobrzegu są także funkcje uzdrowiskowa i turystyczna. Kołobrzeg jest obecnie największym uzdrowiskiem w Polsce.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

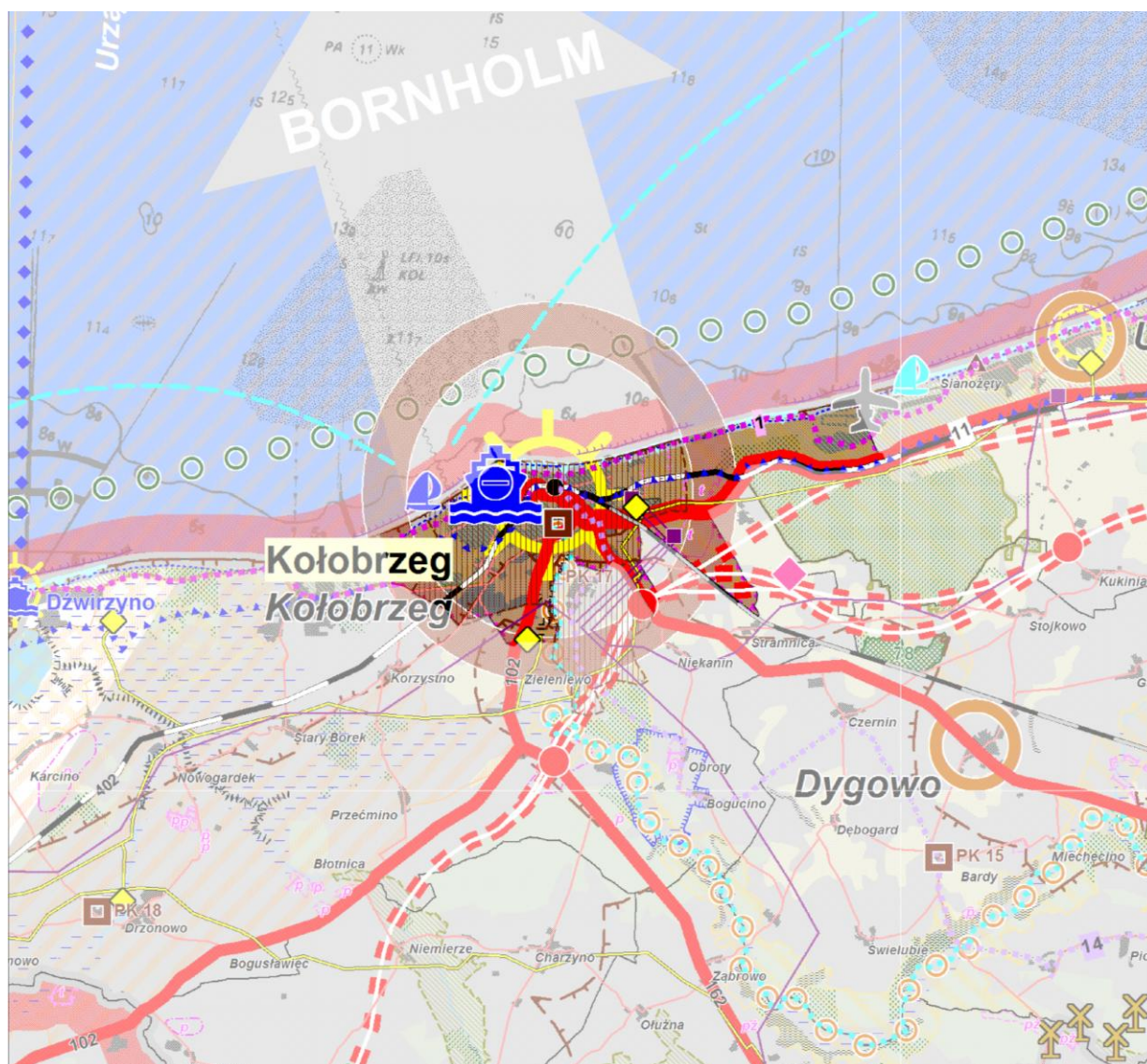
Na terenie gminy Ustronie Morskie występują następujące obszary Natura 2000:

- obszary siedliskowe: „Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski PLH320017, oraz „Dorzecze Parsęty” PLH320007,
- obszary ptasie: „Zatoka Pomorska” PLB990003.

Do pozostałych form ochrony przyrody należą obszar Chronionego Krajobrazu „Koszaliński Pas Nadmorski”, użytek ekologiczny „EKOPARK”, pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego.

Strefa wybrzeża Kołobrzegu – dzieli się na dwie części oddzielające Bałtyk od miasta, a stanowi ją wał wydmy (pas osadów akumulacji eolicznej) – po stronie zachodniej wyniesiony (od 0 m n.p.m. do 10 m n.p.m.) z kumulacją w formie dwóch wzniesień wydmy szarej (obok Zespołu Szkół Morskich oraz na terenie portu wojennego). Teren, o dużym zagrożeniu powodziowym głównie podczas wezbrań sztormowych, podlega miejscami silnej abrazji morskiej w strefie brzegowej.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 18. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Miasto Kołobrzeg (legenda - załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg, przyjęte Uchwałą NR XXXIV/466/13 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 12 czerwca 2013 r.
- Strategia Rozwoju Miasta Kołobrzeg do roku 2020, przyjęta Uchwałą NR XXXVIII/505/13 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 10 października 2013 r.
- Strategia rozwoju turystyki w mieście Kołobrzeg, przyjęta Uchwałą NR XV/166/07 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 28 listopada 2007 r.
- Strategia Promocji Miasta Kołobrzeg. Program Operacyjny: Kołobrzeg Znany i Otwarty, przyjęta Uchwałą NR XXVI/375/08 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 27 listopada 2008 r.
- Lokalny Program Rewitalizacji Obszarów Powojennych w Kołobrzegu na lata 2010-2015, przyjęty Uchwałą Nr L/675/10 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 29.09.2010 r.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA KOŁOBRZEG

Data uchwalenia: 12 czerwca 2013 r.

Okres obowiązywania: Obowiązujące (z uwzględnieniem negatywnego rozstrzygnięcia nadzorczego Wojewody Zachodniopomorskiego)

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

ZAGOSPODAROWANIE PRZYBRZEŻNE

Na wschód od ujścia Parsęty obszar brzegu jest umocniony na całej długości maszyną opaską ochronną stanowiącą ochronę nadmorskiej Promenady z narzutem gwiadobloków do 1m. Na wysokości O.W. "Arka" betonowe schody przechodzą w pirs wchodzący około 30 m w morze. Oslonę stanowi także zespół drewnianych ostróg, falochrony portowe oraz ciężka konstrukcja mola. Plaża i podbrzeże na wschód od falochronu portowego jest sztucznie zasilana urobkiem z pogłębiania toru podejściowego do portu.

Ujście Parsęty natomiast zabudowane jest obiektami portu towarowego, rybackiego i wojennego. Wzdłuż kanału portowego zaobserwować można strefę terenu przemysłowo – składowego z nadbrzeżami i linią kolejową.

TERENY ZAGROŻONE POWODZIĄ

W granicach miasta Kołobrzeg znajdują się obszary szczególnego zagrożenia powodzią, na których obowiązują ograniczenia i zakazy wynikające z przepisów odrębnych. Są to:

- Obszar pasa technicznego,
- Obszar między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym.

Stan morza w Kołobrzegu ulega znacznym zmianom. Amplituda dobową może wynosić 54cm. Dlatego możliwe jest powstawanie cofki sztormowej.

Można tu wyróżnić trzy typy zniszczeń sztormowych:

- 1) Zniszczenia powodziowe: zniszczenie plaż, przerwanie wałów wydmych, wtłoczenie wód w głąb koryta rzeki Parsęty i Kanału Drzewnego, wybijanie wody poprzez sieć kanalizacyjną (deszczową).
- 2) Zniszczenia erozyjne: rozmywanie plaż, rozmywanie wydmy i klifów, rozmycie i zniszczenie obiektów w pasie nadmorskim.
- 3) Zniszczenia kruszące – uderzenia fal niszczą opaski palowo-faszyńowe, konstrukcje drewniane mola, plaż, ostrogi i narzuty; prąd morza uszkodził falochron zachodni i głowicę falochronu wschodniego.

Brzeg morski wchodzący w zakres Miasta Kołobrzeg należy do wieloletniego programu ochrony brzegów morskich, który ma za zadanie sztuczne zasilanie oraz modernizację umocnień brzegowych.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA PORTU I JEGO FUNKCJI

Tereny Portu Morskiego w Kołobrzegu, położone są na obydwu brzegach rzeki Parsęty, tj. na:

- prawym brzegu rzeki Parsęty, gdzie zlokalizowany został port handlowy i przystań pasażerska,
- lewym brzegu rzeki Parsęty, gdzie zlokalizowany został port rybacki i port wojenny,
- a między nimi – na wyspie Solnej – port jachtowy.

Wejście do portu osłaniają dwa falochrony – wschodni o długości około 513 m i zachodni o długości około 370 m. Szerokość wejścia do Portu u nasady wynosi ok. 170 m, natomiast na wysokości nabrzeża ok. 81 m. Średnia głębokość przy nabrzeżach waha się od 2,5 m do 6 m, przy średniej ok. 4,6 m. Do portu mogą zawijać jednostki handlowe i pasażerskie do 100 m długości i 5 tys. ton wyporności oraz zanurzeniu do 4,7m. Powierzchnia gruntów należących do portu wynosi obecnie 58,8134 ha, natomiast długość nabrzeży będących w Zarządzie Portu Morskiego na dzień 21.02.2013 r. wynosi 2,3 km.

Łączna powierzchnia terenu portu jachtowego wynosi 2,0581 ha. W porcie jachtowym główny basen tworzą nabrzeża wraz z pomostami pływającymi, zasilone odpowiednio w wodę i prąd przy każdym miejscu cumowniczym. Dostępna ilość miejsc przy pomostach i nabrzeżach wynosi 67, natomiast w basenie łodziowym ok. 30. Głębokość basenu portu jachtowego waha się od 2,5 do 3,5 m w zależności od stanu wody. Łączna długość nabrzeży natomiast wynosi ok. 660 m.

Port rybacki w Kołobrzegu jak podają źródła jest największym portem rybackim w Polsce. Trafia do niego ok. 60% połowów bałtyckich. W porcie rybackim Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg zarządza łącznie czterema nabrzeżami o łącznej długości 584,22 m oraz drewnianym pomostem Rybackim o długości 112,39 m.

Port wojenny - Marynarka Wojenna zajmuje 400 metrów nabrzeża i 4 hektary portu.

GOSPODARKA MORSKA – RYBOŁÓWSTWO, TRANSPORT MORSKI, PRZEMYSŁ STOCZNIOWY

Port Kołobrzeg pełni istotne dla rozwoju miasta i regionu funkcje związane przede wszystkim z gospodarką morską i funkcjonowaniem Kołobrzegu jako:

- 1) Ośrodka obsługi rybołówstwa bałtyckiego świadczącego usługi przeładunku, magazynowania oraz przetwórstwa rybnego, obsługi kutrów i łodzi rybackich,
- 2) Portu handlowego, w którym następuje przeładunek towarów masowych, związanych z obrotem towarowym i wykonywaniem przeładunków oraz magazynowaniem i składowaniem towarów.
- 3) Ośrodka produkcyjno-przemysłowego, związanego z działalnością na jego terenie stoczni zajmujących się remontami i budową małych jednostek pływających (do 30 m) oraz remontami sprzętu połowowego. Usługi tego typu świadczą Kołobrzaska Stocznia Remontowa DOK i Stocznia „Parsęta”.

TURYSTYKA

W Kołobrzegu dominują dwa typy turystyki: uzdrowskowa i wypoczynkowa. Kołobrzeg jest obecnie największym uzdrowiskiem w Polsce. Turystyka uzdrowskowa to typ turystyki całorocznej. Turystyka wypoczynkowa, związana jest głównie z sezonem letnim i rynkiem krajowym.

Funkcja turystyczna Kołobrzegu: to ośrodek turystyki uzdrowskowej, wypoczynkowo – rekreacyjnej, aktywnej, kulturowo-miejskiej, rozrywkowo-kulinarnej oraz kongresowej. Trzy pierwsze funkcje pełnią rolę produktów podstawowych, a pozostałe produktów uzupełniających.

- Turystyka uzdrowskowa - funkcja dominująca.
- Turystyka wypoczynkowo-rekreacyjna - funkcja związana głównie z rolą kąpieliskową miasta.
- Turystyka aktywna - Związana głównie z rozwojem portu jachtowego oraz potencjałem rzeki Parsęty i dostępem do morza i promowaniem sportów wodnych.

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA I MIĘDZYNARODOWA

Kołobrzeg z racji posiadanego dostępu do morza posiada dodatkowe walory i możliwości wykorzystania swego położenia dla rozwoju turystyki poprzez stworzenie bazy turystyczno-rekreacyjnej – obsługującej pasażerski ruch międzynarodowy oraz statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej, świadczącej usługi jachtingu i zapewniającej możliwości uprawiania sportów wodnych i rekreacji (wędkarstwo, nurkowanie itp.).

Rośnie znaczenie Kołobrzegu jako portu żeglugi międzynarodowej. Funkcjonuje morskie przejście graniczne. W porcie Kołobrzeg zlokalizowane jest również nabrzeże Ro-Ro „Przy Zjazdach”, które stanowi podstawę obsługi promów pasażersko – samochodowych. Na przestrzeni lat 2004-2006 międzynarodowy ruch pasażerski w Kołobrzegu wzrósł o 138%.

Aktualnie uprawiana żegluga krajowa ogranicza się do rejsów statków do obszaru redy portu trwające około 45 minut. W porcie kołobrzesckim bazuje 6 jednostek dostosowanych do tego typu żeglugi.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

- Komunalizacja terenów portowych.
- Rozwój portu handlowego – budowa magazynów portowych dla drobnicy, stanowiska do przeładunku kontenerów.
- Wykorzystaniu rezerw rozwojowych portu polegających na modernizacji i rozbudowie mariny oraz budowie dworca pasażerskiego.
- Rozwój turystyki aktywnej, która spowoduje, że Kołobrzeg może się stać centrum turystyki sportowej i aktywnej. Priorytetowe znaczenie ma rozbudowa i modernizacja kołobrzesckiej mariny oraz budowa infrastruktury turystycznej w jej otoczeniu i w części nabrzeży portowych.
- Ochronę środowiska przyrodniczego. Należy chronić plażę i brzeg przed abrazją. Należy dążyć do zabezpieczenia i urozmaicania krajobrazu brzegowego, ponadto chronić istniejący użytek ekologiczny EKOPARK, który jest unikatowym zespołem roślinności słonolubnej oraz fragment względnie naturalnego wybrzeża morskiego.

W zakresie transportu morskiego i komunikacja morskiej należy dążyć do: realizacji większej liczby połączeń pasażerskich z miastami leżącymi w basenie Morza Bałtyckiego, zwiększenia atrakcyjności turystyki morskiej, zwiększenia tonażu jednostek wpływających do portu, realizacji połączeń promowych typu ro-ro.

KIERUNKI ROZWOJU TERENÓW ELEMENTARNYCH

- 1) P-1 Teren Portu Morskiego, tj. teren istniejącej zabudowy portowej - usługowej, składowej i magazynowej oraz produkcyjnej; możliwość uzupełnienia terenu o funkcje służące obsłudze Portu Morskiego i turysty, tj: usługową poprzez rozwój turystyki morskiej, produkcyjną, składowo-magazynową, przeładunkową, parkingową, biurowo – logistyczną i spedycyjną.

Należy dążyć do:

- zapewnienia odpowiedniego dojazdu do portu dla pojazdów ponadnormatywnych,
- rozbudowy nabrzeża o terminal dla odprawy promów typu ro-ro,
- rozbudowy i modernizacji nabrzeży oraz ich dostosowania do obowiązujących przepisów prawa,
- przywrócenia do eksploatacji bocznic kolejowej jak również odcinka dojazdowego,
- zabezpieczenia miejsc do cumowania jednostek Marynarki Wojennej.

2) P-2 Teren Portu Morskiego, tj. teren istniejącej zabudowy portowej - usługowej, składowej i magazynowej; możliwość uzupełnienia terenu o następujące preferowane funkcje: usługowa, usług kultury (np. muzeum marynistyczne itp.), produkcyjna, składowo-magazynowa, przeładunkowa, biurowa – logistyczna i spedycyjna.

Należy dążyć do:

- uporządkowania przestrzeni, wydzielenia stref funkcjonalno – przestrzennych związanych różnymi dziedzinami i funkcjami działalności portowej,
- rozbudowy i modernizacji nabrzeży oraz ich dostosowania do obowiązujących przepisów prawa,
- zabezpieczenia miejsc do cumowania jednostek Marynarki Wojennej.

3) P-3 Teren Portu Morskiego, tj. - istniejącej zabudowy sportowo-rekreacyjnej (marina); możliwość uzupełnienia terenu o następujące preferowane funkcje: usługowa, parkingowa, gastronomiczna, rekreacyjno – sportowa i rozrywkowa (rozbudowa mariny) usługowa – oświatowa i kulturowa.

Należy dążyć do rozbudowy usług sportu i organizacji wysokiej jakości imprez plenerowych.

Studium odnosi się do wielu elementów powiązanych z nadmorskim położeniem miasta Kołobrzeg. Szczegółowo opisano uwarunkowania strefy nadmorskiej, w tym jej stan naturalny, jak i zagospodarowania. Wskazuje się na wiele atutów związanych z bliskością morza, takimi jak rozwój funkcji turystyczno-uzdrowskiej, a zarazem portowej oraz funkcji uzupełniających. Również odnoszono się do walorów środowiskowych oraz wskazano na potrzebę ich ochrony, w szczególności walorów przyrodniczo-krajobrazowych.

Kierunki rozwoju dotyczą głównie modernizacji i rozbudowy terenów portowych, poprawy dostępności komunikacyjnej do tych terenów, oraz udostępnienia ich części dla rozwoju turystyki aktywnej.

3.3. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA KOŁOBRZEG DO ROKU 2020

Data uchwalenia: 10 października 2013 r.

Okres obowiązywania: do roku 2020

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Struktura strategii opiera się na trzech celach strategicznych. W jednym z nich tj. *Cel strategiczny A: Stworzenie oferty całorocznej w oparciu o zasoby uzdrowskie i turystyczne* zawiera się cel operacyjny *Kołobrzeg celem żeglarzy bałtyckich*.

Gospodarka miasta powinna opierać się na turystyce i usługach z nią związanych, powinna być innowacyjna, ekologiczna oraz energooszczędna. Jednocześnie należy kontynuować działania mające na celu rozwój i budowę nowych połączeń komunikacyjnych do miasta – drogowych, lotniczych, portowych oraz kolejowych, a także dalszy rozwój wszystkich funkcji portu morskiego.

Strategia rozwoju miasta jako główny kierunek rozwoju obiera turystykę w oparciu o zasoby uzdrowskie. Duży potencjał widzi rozwój żeglarstwa jako jednego z filarów postrzegania miasta. Istotne jest również dalsze wspieranie i utrzymanie funkcji portowych poprzez min. budowę i modernizację połączeń komunikacyjnych poprawiających dostępność do portu.

3.4. STRATEGIA ROZWOJU TURYSTYKI W MIEŚCIE KOŁOBRZEG

Data uchwalenia: 28 listopada 2007 r.

Okres obowiązywania: 2007 – nie określono

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Kołobrzeg posiada wysokiej jakości walory turystyczne, głównie uzdrowskie i wypoczynkowe. Jako produkty dokument wyróżnia turystykę uzdrowską (zdrowotno-leczniczą), turystykę wypoczynkowo-rekreacyjną

oraz turystykę aktywną. W najbliższym dziesięcioleciu w obrębie produktu uzdrowiskowego w Kołobrzegu nastąpi jego powolna transformacja, polegająca na malejącym znaczeniu „działalności leczniczej” na korzyść „działalności zdrowotnej”.

Jednym z produktów turystyki aktywnej może stać się „Morski Kołobrzeg” Kołobrzeg aktualnie nie odgrywa większej roli w turystyce morskiej na polskim wybrzeżu. Dotyczy to wszystkich dziedzin tej turystyki, a szczególnie jachtingu i cruisingu. W związku z powyższym celowe jest dostosowanie obecnego portu jachtowego do standardów marin zachodnioeuropejskich. Budowa hangarów (przechowalni jachtów) i wypożyczalni jachtów.

CELE I KIERUNKI ROZWOJU

- a) „Uszlachetnienie” rdzenia produktu umownie określanego jako 5xS (sea-sun-sand-scenery-salt resort):
 - Powiększenie plaż i zintensyfikowanie działań na rzecz ich ochrony przed erozją brzegową (abrazją).
 - Zabezpieczenie i urozmaicenie krajobrazu brzegowego (renowacja częściowo zdegradowanego Parku Nadmorskiego i wzmocnienie roślinności nadmorskiej).
 - Stworzenie konsorcjum gmin Zatoki Koszalińskiej (gminy: Kołobrzeg, Ustronie Morskie i Mielno oraz miasto Kołobrzeg) na rzecz zintegrowanego systemu ochrony brzegowej.
- b) Nadanie miastu charakteru ważnego centrum turystyki nadmorskiej. Dotyczy to szczególnie jachtingu, cruisingu, połowów wędkarskich:
 - Rozbudowa mariny oraz jej dostosowanie do standardu zachodnioeuropejskiego.
 - Przygotowanie warunków do przyjmowania statków wycieczkowych i promów pasażerskich, wpływających do portu lub przyjmowanych na redzie.
 - Kołobrzeg ważnym centrum wędkarstwa morskiego.

Strategia rozwoju turystyki przedstawia mocne strony związane z bazą i znaczeniem turystycznym miasta, jak i słabe strony związane z stanem zagospodarowania plaży i walorów przyrodniczych. Wyznaczono tu też działania rozwojowe, w tym związanych z ochroną i urozmaiceniem walorów przyrodniczo-krajobrazowych oraz rozbudowy portu i zwiększenia jego różnorodności funkcjonalnych. Mocny akcent został położony na rozwój żeglarsstwa morskiego.

3.5. STRATEGIA PROMOCJI MIASTA KOŁOBRZEG. PROGRAM OPERACYJNY: KOŁOBRZEG ZNANY I OTWARTY

Data uchwalenia: 27 listopada 2008 r.

Okres obowiązywania: 2008 – nie określono

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Brak znaczących odniesień do aspektów związanych z położeniem nadmorskim miasta.

3.6. LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI OBSZARÓW POWOJSKOWYCH W KOŁOBRZEGU NA LATA 2010-2015

Data uchwalenia: 29 września 2010 r.

Okres obowiązywania: 2010 - 2015

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

WYCIĄG Z ANALIZY SWOT

Mocne strony:

- nadmorskie położenie,
- atrakcyjność turystyczna miasta,
- funkcjonowanie małego portu morskiego.

Słabe strony:

- niedostateczny stan infrastruktury technicznej, zapewniającej dostępność portu morskiego, rybackiego i jachtowego od strony lądu,
- nie w pełni wykorzystana infrastruktura turystyczna poza sezonem letnim.

Szanse:

- możliwość rozwoju funkcji międzynarodowych miasta poprzez współpracę bałtycką oraz integrację

europejską,

- rosnąca atrakcyjność regionu bałtyckiego w zakresie turystyki morskiej (żeglarstwa) i biznesowej,
- możliwości racjonalnego zagospodarowania terenów powojсковych w mieście.

Zagrożenia:

- brak działań ze strony państwa w gospodarce morskiej.

W dokumencie zasadniczo brak jest odniesień do sfery gospodarki morskiej. Jedyne wzmianki znajdują się w części ogólnej uwarunkowań i ograniczają się do wskazania gospodarki morskiej jako jednej z głównych dziedzin gospodarowania w mieście. Warto nadmienić, że na terenie miasta znajduje się obiekt powojсковy mające bezpośredni kontakt z morzem - dawne osiedle mieszkaniowe wojsk sowieckich – Podczelín.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Przesłane wnioski do planu odnoszą się do:

- uwzględnienia elementów zagospodarowania wzdłuż pasa nadmorskiego wynikających ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kołobrzeg,
- utworzenia sztucznej rafy od istniejącego mola do 333 km linii brzegowej pasa technicznego (opis obszaru; pas szer. ok. 200 m. od linii brzegowej wzdłuż północnej granicy działek: nr 1/5, nr 65/1 obr. 4, nr obr. 5, nr 1 obr. 6, nr 1 obr. 7, nr 1 obr. 8),
- rozbudowania istniejącego mola (opis obszaru; północna granica dz. nr 1/5 obr. 4),
- budowy mola przy Kamiennym Szańcu na przedłużeniu ul. Fredry (opis obszaru; północna granica dz. nr 1 obr.5),
- budowy mola na przedłużeniu ul. Wschodniej (opis obszaru; północna granica dz. nr 1 obr. 6),
- Budowy mola na przedłużeniu ul. Plaźowej (opis obszaru; północna granica dz. nr 1 obr. 1),
- budowy mola na przedłużeniu ul. Brzeskiej (opis obszaru; północna granica dz. nr 1, obr. 8),
- zakazu lokalizacji morskich farm wiatrowych (opis obszaru; teren projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich).

5. PODSUMOWANIE

Przeanalizowane dokumenty miasta w różnym stopniu nawiązują do morza i nadmorskiego położenia Kołobrzegu. Nie ulega wątpliwości że główna dziedziną gospodarczą jest działalność turystyczna a uzdrowiskowa w szczególności. Dzięki występowaniu bogatych złóż zasobów leczniczych funkcja uzdrowiskowa prężnie się rozwija i stanowi panaceum na sezonowość ruchu turystycznego który również występuje w Kołobrzegu, ale nie jest aż tak drastyczny jak w innych miejscowościach nadmorskich. Gospodarka morska związana z działalnością portową stanowi, obok budownictwa, drugi filar na którym oparta jest gospodarka Kołobrzegu. W zakresie portu, dokumenty w przeważającym stopniu odnoszono się do możliwości jego rozwoju jego funkcji tj. rybołówstwo, czy turystyka aktywna. Plany dotyczące terenów portowych zakładają też ich modernizację i rozbudowę nowych przystani. Wielokrotnie wskazywano potrzebę zapewnienia odpowiedniego skomunikowania terenów portowych z lądem oraz problem sezonowości turystyki.

Ze względu na procesy abrazyjne i niszczenie walorów środowiska przyrodniczego, duże znaczenie ma tu ochrona brzegu morskiego oraz walorów przyrodniczo-krajobrazowych. W nadesłanych wnioskach do studium są plany wielu inwestycji ingerujących w środowisko morskie głównie dotyczą lokalizacji budowy mola, rozbudowy istniejącego mola oraz utworzenia sztucznej rafy.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 19. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Miasto Kołobrzeg
(legenda - patrz załącznik 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 35. Marina Solna Kołobrzeg



Fot. 36. Port Rybacki w Kołobrzegu



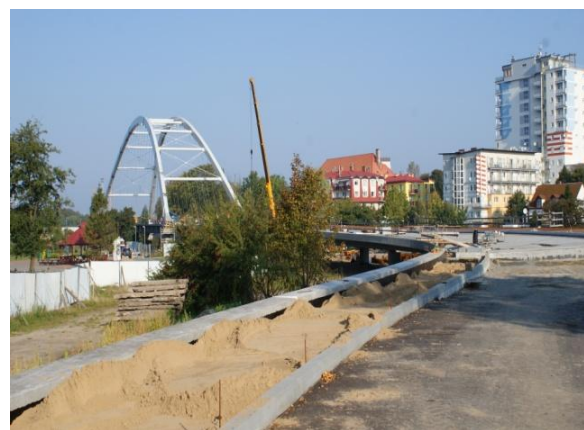
Fot. 37. Port Handlowy w Kołobrzegu



Fot. 38. Wejście do portu w Kołobrzegu



Fot. 39. Remont mola w Kołobrzegu



Fot. 40. Prace przy poprawie dostępności do portu w Kołobrzegu (Etap I – drogi i kolej)

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.9. Gmina Kołobrzeg - gmina wiejska

1. DANE PODSTAWOWE I CHARAKTERYSTYKA:

Gmina:	Kołobrzeg	Długość linii brzegowej:	8,5 km
Powiat:	kołobrzeski	Miejscowości z dostępem do morza:	Dźwirzyno, Grzybowo
Typ:	gmina wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Dźwirzyno
Powierzchnia:	144 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Dźwirzyno
Liczba mieszkańców:	10334 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	3
Gęstość zaludnienia:	72 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	40
Największa miejscowość:	Zieleniewo	Dochód własny gminy na mieszkańca:	2834,17 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	5833	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	1 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	729		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina wiejska Kołobrzeg położona jest w północnej części województwa zachodniopomorskiego. Sąsiaduje z gminami: (miejską) Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Dygowo, Gościno, Siemyśl i Trzebiatów. Główne formy krajobrazu o najwyższych walorach mają układ równoleżnikowy z tym, że przecinają je południkowo dolinami rzek Parsęta, Błotnica i Dęboszka. W zachodniej części gminy położone jest jezioro mierzejowe Resko Przymorskie. Powierzchnia gminy podnosi się systematycznie od morza w kierunku południowym (z pominięciem wydmy nadmorskich). W rejonie nizin nadmorskich w obrębie Dźwirzyna i Grzybowo występują obszary depresyjne -0,3; -0,4 m p.p.m. Najbardziej cenny krajobrazowo, posiadający najwyższe walory przyrodnicze jest pas plaży wraz z przylegającą wydumą. Niemal na całym odcinku brzegu nie zachodzą stałe i znaczące procesy erozyjne, które powodowałyby zmniejszanie się szerokości plaży.

GOSPODARKA

Gmina charakteryzuje się wysokim wskaźnikiem przyrostu ludności, wynika to z faktu osiedlania się tu wielu mieszkańców Kołobrzegu oraz innych części kraju. Z miastem tym gmina ma silne powiązania funkcjonalno-przestrzenne. Główną funkcją gospodarczą gminy jest turystyka (związana z położeniem przy wybrzeżu Bałtyku oraz dodatkowo jeziorem Resko Przymorskie), funkcja rolnicza została ograniczona i nie odgrywa już tak istotnej roli. W pasie nadmorskim dominuje wypoczynek pobytowy częściowo również o charakterze zdrowotnym, turystyka koncentruje się w miejscowościach nadmorskich Dźwirzyno i Grzybowo. Przetwórstwo ryb jest podstawowym elementem przetwórstwa rolno-spożywczego, które reprezentuje funkcję produkcyjną w gminie. W Dźwirzynie znajduje się morski port rybacki.

KOMUNIKACJA

Przez obszar gminy przebiegają drogi wojewódzkie 102 i 162 biegnące do Kołobrzegu. Sieć drogowa jest wystarczająca dla ruchu lokalnego, jednak nie dla obciążenia sezonowego. Ma także tędy przebiegać projektowana droga ekspresowa S6.

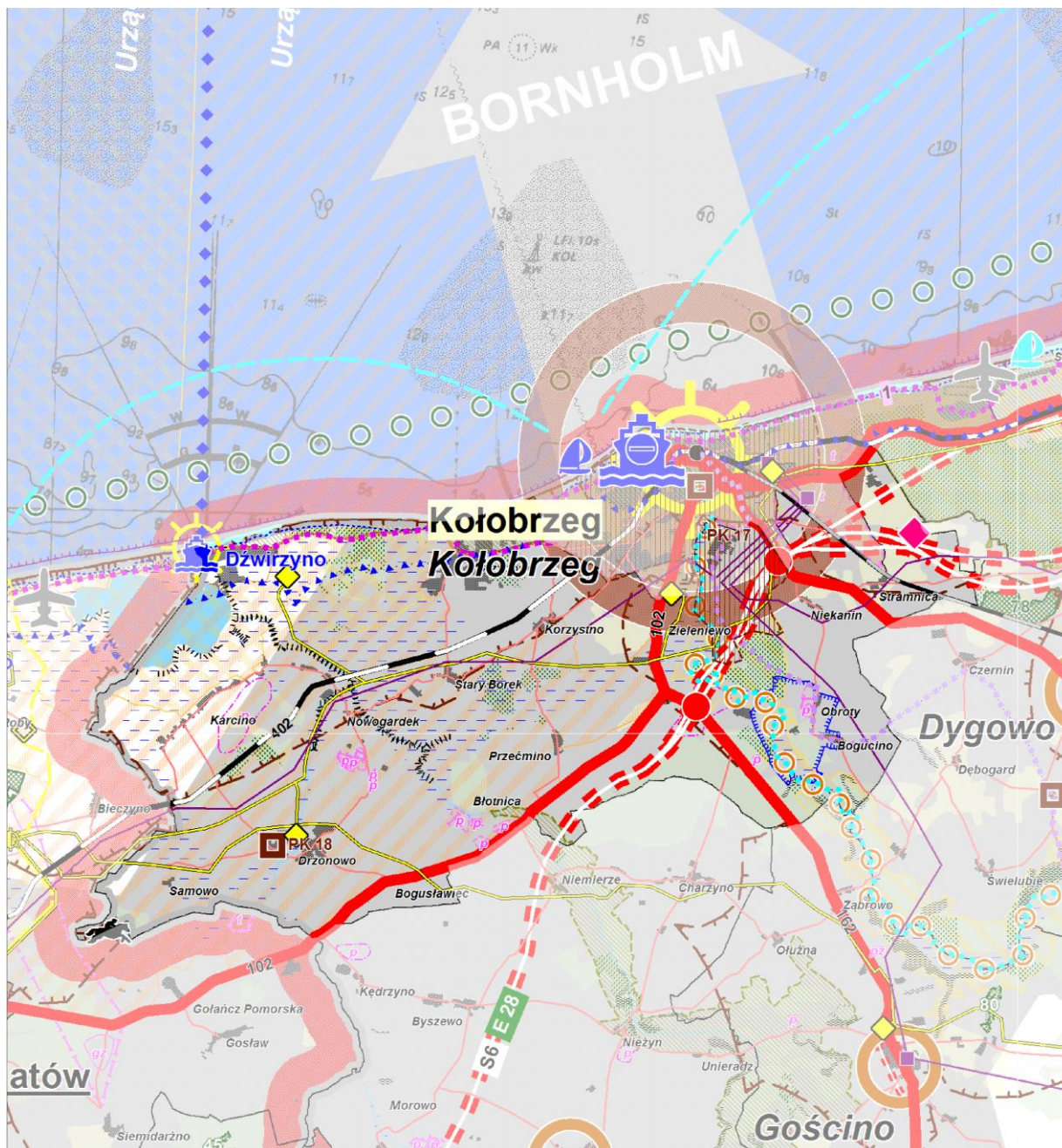
OBSZARY CHRONIONE

Obszary Natura 2000 znajdujące się na terenie gminy to:

- obszary ptasie Wybrzeże Trzebiatowskie PLB320010,
- obszary ptasie Zatoka Pomorska PLB990003,
- obszary siedliskowe Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski PLB320017,
- obszary siedliskowe Dorzecze Parsęty PLH 320007.

Do pozostałych form ochrony przyrody należą obszar Chronionego Krajobrazu „Koszaliński Pas Nadmorski”, pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego. Zagrożeniem dla środowiska i mieszkańców są zanieczyszczone wody Parsęty, Błotnicy, jeziora Resko oraz częściowo Bałtyku.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 20. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Kołobrzeg (legenda - patrz rys. 4 na stronie 36)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kołobrzeg, przyjęte Uchwałą Nr XXII/149/12 Rady Gminy Kołobrzeg z dnia 20 listopada 2012 r.
- Strategia rozwoju gminy Kołobrzeg, przyjęta Uchwałą Nr XX/127/2000 Rady Gminy Kołobrzeg z dnia 29 grudnia 2000 r.

Gmina nie posiada lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY KOŁOBRZEG

Data uchwalenia: 20 listopada 2012 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

- a) Pas nadmorski – obejmuje wsie Dźwirzyno i Grzybowo. Predysponowany jest on do rozwoju funkcji turystycznych, lecznictwa uzdrowiskowego, usług obsługi turystów i kuracjuszy oraz budownictwa mieszkaniowego. Nadrzędną sprawą w tym obszarze jest ochrona wartości środowiska przyrodniczego. Dlatego między innymi nie wolno stworzyć pasmowego układu zabudowy. Należy dążyć do pozostawienia obszaru niezainwestowanego pokrytego lasami i łąkami pomiędzy Grzybowem i Dźwirzynem.
- b) Pas przejściowy, środkowy przylegający do pasa nadbrzeżnego – jest to obszar silnej urbanizacji na którym funkcja rolnicza zaczyna schodzić na dalszy plan zaczyna dominować budownictwo mieszkaniowe, zakłady usługowe i produkcyjne, turystyka.
- c) Pas południowy obszar o dominującej funkcji rolniczej – rozwój ekologicznej produkcji rolnej, warzywnictwa i sadownictwa.

Północną część gminy (ok. 46 km²) obejmuje obszary oraz tereny górnicze „Kołobrzeg II” oraz „Mirocice” utworzony dla złoża leczniczych wód mineralnych. Część terenu przylegająca do morza znajduje się w pasie technicznym pasa nadbrzeżnego brzegu morskiego, a druga część w pasie ochronnym pasa nadbrzeżnego brzegu morskiego. W Dźwirzynie bezpośrednio przy brzegu morskim znajdują się trzy stanowiska archeologiczne, dwa w granicy strefy W III” ograniczonej ochrony stanowisk archeologicznych i jedno w granicy strefy ”W II” częściowej ochrony stanowisk archeologicznych.

UWARUNKOWANIA GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

W strefie przybrzeżnej (pas lądu o szerokości około 3 km oraz pas wody o szerokości 300 m) zaleca się następujące postępowanie:

- Unikać rozproszenia zabudowy.
- Tworzyć wzdłuż brzegu bariery wizualne poprzez pasy i kliny zieleni.
- Elektrownie wiatrowe powinny zostać skoncentrowane w miejscach gdzie nie szpecą krajobrazu i nie zagrażają obszarom chronionym z uwagi na ptaki wędrowne (rejon wsi Kądzierzno – Stramnica oraz Karcino – Głowaczewo – Stary Borek).
- Ograniczyć ruch samochodowy w strefie przybrzeżnej.
- Planowanie w strefie przybrzeżnej nowych inwestycji budowlanych powinno być dopuszczone jedynie wtedy, jeśli istnieje funkcjonalne uzasadnienie ich lokalizowania. Całkowicie wykluczyć należy inwestycje szkodliwe dla środowiska.

Dążyć należy do koncentracji zainwestowania oraz „czystości funkcjonalnej”. Przede wszystkim nie wprowadzać „nieuciążliwej” działalności gospodarczej pośród funkcję turystyczną i mieszkaniową. W pasie nadmorskim nie można doprowadzić do zabudowy pasmowej. Pomiędzy Grzybowem, Kołobrzegiem i Dźwirzynem muszą być wytworzone pasy terenów otwartych łączące morze z wnętrzem lądowym.

UWARUNKOWANIA ROZWOJU TURYSTYKI

Cel wiodący: rozwój turystyki jako jednej z głównych funkcji gminy w warunkach bezwzględnej dominacji atrakcyjności turystycznej pasa nadmorskiego.

Wybrane czynniki ograniczające:

- ograniczone lub brak zagospodarowania umożliwiającego uprawianie różnorodnych form turystyki, w tym również w ramach urozmaicenia pobytu wypoczynkowego w pasie nadmorskim,
- ograniczenie zainwestowania turystycznego w pasie nadmorskim do terenów wyznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego Dźwirzyna i Grzybowo,
- zanieczyszczenie wód jeziora Resko Przymorskie w stopniu dyskwalifikującym je do celów kąpielowych.

Wybrane czynniki sprzyjające:

- dostępność turystyczna całego pasa wybrzeża morskiego gminy,
- ukształtowane wieloletnim doświadczeniem przekonanie o doskonałych warunkach środowiska naturalnego obszaru pasa nadmorskiego – czyste wody morskie przydatne do kąpieli, korzystne dla zdrowia warunki stwarzane przez nadmorski bór sosnowy,
- długoletnia renoma Dźwirzyna jako miejscowości wczasowej,
- możliwości kształtowania zabudowy wsi Grzybowo jako miejscowości turystycznej w rozwoju,
- dość zasobna baza noclegowa miejscowości nadmorskich,
- duże potencjalne możliwości rozwoju nowych form turystyki w trendach europejskich zyskujących uznanie, takich jak jachting, windsurfing, wędkarstwo, turystyka uzdrowskowa w pasie nadmorskim,
- duże komunalne rezerwy terenowe w Dźwirzynie umożliwiające realizację regionalnego centrum obsługi turystów.

CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

- Wzmacnianie funkcji turystycznej w pasie nadmorskim (Dźwirzyno, Grzybowo) przy jednoczesnym wzbogacaniu o funkcje turystyczne atrakcyjnych terenów poza pasem nadmorskim; przewiduje się wzrost turystycznej bazy noclegowej w gminie, docelowo (2020 r.) do około 42700 miejsc przy 40000 miejsc w pasie nadmorskim.
- Istniejący port można wykorzystać do małej żeglugi przybrzeżnej oraz wędkarstwa morskiego.
- Utworzenie regionalnego centrum usług obsługi turystów w Dźwirzynie (centrum rekreacji turystyczno-sportowej).
- Możliwość rozbudowy przystani jeziorno–morskiej wzdłuż kanału łączącego jezioro z morzem (marina).
- Ochronie poddać szczególnie brzeg morza, wydmy i las nadbrzeżny.
- Uwzględnić konsekwencje wynikające z możliwości podwyższenia się wód morskich w ciągu 100 lat.
- Stworzenie nadmorskiej trasy pieszo-rowerowej łączącej miasto Kołobrzeg, przez gminę Kołobrzeg, do wsi Mrzeżyno.

Studium dla obszarów powiązanych z morzem określa przede wszystkim kierunki związane z rozwojem i wzmacnianiem funkcji turystycznej oraz ochroną walorów środowiska przyrodniczego. Wskazuje Dźwirzyno i Grzybowo na miejscowości o koncentracji potencjału turystycznego (wzrost miejsc noclegowych do 40 000 do 2020 r.) oraz zakazuje zabudowy pasmowej wzdłuż wybrzeża (zalecana zabudowa gniazdowa).

W Dźwirzynie istnieją duże komunalne rezerwy terenowe umożliwiające realizację regionalnego centrum obsługi turystów. Za wyjątkiem informacji o możliwości wykorzystania portu w Dźwirzynie do małej żeglugi przybrzeżnej oraz wędkarstwa morskiego w Studium nie znaleziono szerszych zapisów odnoszących się do rozwoju i wykorzystania jego potencjału. Wskazano kierunek działań dotyczący możliwości rozbudowy przystani jeziorno–morskiej wzdłuż kanału łączącego jezioro z morzem (marina).

3.3. STRATEGIA ROZWOJU GMINY KOŁOBRZEG

Data uchwalenia: 29 grudnia 2000 r.

Okres obowiązywania: 2000 – 2015

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

DIAGNOZA

Wszystkie działania inwestycyjne należy podporządkować zrównoważonemu rozwojowi, szczególnie dotyczy to strefy brzegowej - plaży, wydmy, polderu mierzejowego. Należy liczyć się z podniesieniem się wód Bałtyku, w związku z czym należy podjąć działania, które przygotowały by gminę na to zjawisko (głównie tereny położone do ok. 1,5 m n.p.m. oraz infrastrukturę techniczną, ochronę brzegu morskiego oraz wpływ morskich na jezioro Resko Przymorskie).

Strategia wskazuje na potrzebę utworzenia parkingów dla ruchu turystycznego w pasie nadbrzeżnym związane z dostępem do plaży (przy granicy z miastem Kołobrzeg, pomiędzy Grzybowem i Dźwirzynem, w południowej części Dźwirzyna). Postuluje się także utworzenie rowerowej ścieżki turystycznej przebiegającej w pasie nadbrzeżnym.

ZAŁOŻENIA STRATEGII ROZWOJU

Podstawowymi funkcjami powinny być wielofunkcyjna turystyka o bardzo wysokim standardzie świadczonych usług w wydłużonym sezonie wraz z lecznictwem uzdrowiskowym oraz działalność gospodarczo-usługowa (produkcja, składy, rzemiosło i inna działalność komercyjna).

Wybrane działania w założeniach rozwoju turystyki:

- b) umocnienie funkcji turystycznej w pasie nadmorskim w okolicach miejscowości Dźwirzyno i Grzybowo (planuje się 20 tys. miejsc noclegowych w każdej z tych miejscowości)
- c) Szczególne wykorzystanie wybrzeża morskiego i obecności jeziora Resko Przymorskie do rozwoju form turystyki związanych z morzem i jeziorem jak wypoczynek, lecznictwo uzdrowiskowe, talassoterapia i sporty wodne morskie i jeziorne.
- d) uwzględnienie możliwości utworzenia w Dźwirzynie ogólnego gminnego centrum obsługi turystów oraz centrum rekreacji w pasie nadmorskim.

KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA

Dla pasa nadmorskiego - obejmującego wsie Dźwirzyno i Grzybowo. Predestynowany jest on do rozwoju funkcji turystycznych, lecznictwa uzdrowiskowego, usług obsługi turystów i kuracjuszy oraz budownictwa mieszkaniowego. Nadrzędną wartością w tym obszarze jest ochrona wartości środowiska przyrodniczego. Pas ten należy postrzegać jako część makro jednostki, którą w najbliższym otoczeniu tworzy Kołobrzeg, Rogowo - Mrzeżyno i Ustronie Morskie - Sianożęty. Powinien on być zainwestowany w formie gniazdowej, a nie pasmowej, nie można dopuścić także do przeinwestowania tego terenu.

Pas przejściowy, środkowy przylegający do pasa nadbrzeżnego (wsie Zieleniowo, Budzistowo, Kostrzyno, Korzyścienko, Niekanin, Stramnica) - predestynowany jest do rozwoju różnorodnych funkcji, w tym funkcji, dla których nie ma miejsca w Kołobrzegu. Strategia uznaje ten obszar za ważny i perspektywiczny obszar rozwojowy gminy.

Strategia rozwoju gminy wskazuje na znaczącą rolę pasa nadmorskiego i uwarunkowań związanych z dostępem do morza w rozwoju gminy, w szczególności gałęzi turystyki, a także na silne powiązania funkcjonalno-przestrzenne z miastem Kołobrzeg.

Za jedno z podstawowych funkcji rozwojowych gminy proponuje się zróżnicowane formy turystyki, także powiązane z uzdrowiskiem w Kołobrzegu, oraz działalność gospodarczą związaną m.in. z przetwórstwem rybnym. Proponuje się umocnienie funkcji turystycznej w pasie nadmorskim w okolicach miejscowości Dźwirzyno i Grzybowo (planuje się 20 tys. miejsc noclegowych w każdej z tych miejscowości), inwestycje w pasie nadmorskim w formie gniazdowej oraz możliwość stworzenia kilkudziesięciohektarowej dzielnicy przemysłowo-magazynowej w Kostrzynie.

W dokumencie zauważa się także zagrożenia związane z podniesieniem się poziomu morza i konieczność zabezpieczenia terenów depresyjnych.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

- Budowa kompleksu hotelowego z moło w Grzybowie
- Budowa punktu widokowego w Dźwirzynie (przy zejściu z ulicy ul. Spacerowej)

5. PODSUMOWANIE

Z przeanalizowanych dokumentów wynika, że zamierzenia gminy Kołobrzeg dotyczące wykorzystania jej nadmorskiego położenia opierają się głównie na rozwoju funkcji turystycznej oraz jej gałęzi powiązanych z uzdrowiskiem w Kołobrzegu. Gmina wskazuje na istotę ochrony środowiska przyrodniczego oraz zagrożenia związane z podniesieniem się poziomu morza. Dalszy rozwój turystyki ma się opierać na dwóch miejscowościach nadmorskich (Dźwirzyno i Grzybowo) oraz wdrażaniu jej określonych form w obszarach południowych gminy – już poza pasem nadmorskim. W Dźwirzynie istnieją duże komunalne rezerwy terenowe umożliwiające realizację regionalnego centrum obsługi turystów. Planuje się wykorzystanie portu w Dźwirzynie do małej żeglugi przybrzeżnej oraz wędkarstwa morskiego.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY

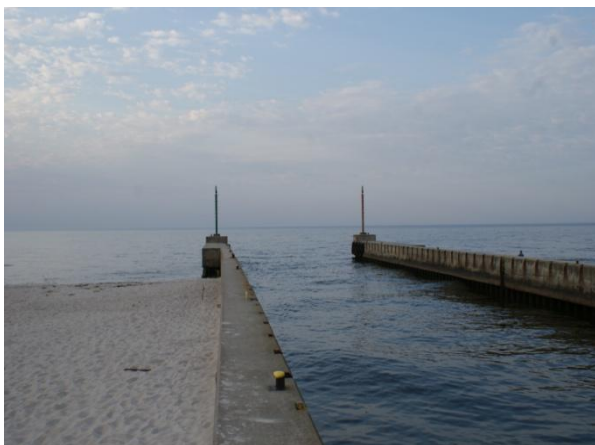


Rysunek 21. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Kołobrzeg

(legenda - patrz załącznik nr 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 41. Wejście do portu w Dźwirzynie



Fot. 42. Plaża z wałem wydmy w Dźwirzynie



Fot. 43. Port rybacki w Dźwirzynie



Fot. 44. Kanał Resko

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.10. Gmina Ustronie Morskie

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	Ustronie Morskie	Długość linii brzegowej:	10 km
Powiat:	Kołobrzeski	Miejscowości z dostępem do morza:	Sianożęty, Ustronie Morskie
Typ:	gmina wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Ustronie Morskie
Powierzchnia:	57 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	0
Liczba mieszkańców:	3665 os.(2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	3
Gęstość zaludnienia:	64 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	0
Największa miejscowość:	Ustronie Morskie	Dochód własny gminy na mieszkańca:	4 831,26 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	5805 (2013)	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	1 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	581		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Ustronie Morskie jest jedną z mniejszych gmin województwa zachodniopomorskiego (57 km²) zlokalizowaną w jego północno-środkowej części. Gmina sąsiaduje z: miastem Kołobrzeg, gminą Kołobrzeg, gminą Dygowo i Będzino.

Rzeźba terenu w gminie Ustronie Morskie jest mało zróżnicowana, obszar gminy jest lekko pofałdowany, z maksymalnymi wysokościami bezwzględnymi dochodzącymi do 34 m n.p.m. w części południowej. Na wybrzeżu wysokość klifów waha się od 5 do 10 m n.p.m. Gmina w części północnej charakteryzuje się wybitnymi walorami krajobrazowo- przyrodniczymi i klimatyczno-zdrowotnymi. W pasie o szerokości kilkuset metrów od brzegu występuje zjawisko aerozolu morskiego.

Na obszarze między Sianożętami a Bagiczem zlokalizowany jest płat buczyny dochodzący do dyluwialnego brzegu morskiego. Wzdłuż wybrzeża klifowego na odcinku od Ustronia Morskiego do wschodniej granicy gminy występuje pas lasu na potencjalnym siedlisku lasu brzoźowo- dębowego.

GOSPODARKA

Gmina Ustronie Morskie ma charakter turystyczno-rolniczy. Jest od blisko stu lat znanym kurortem letniego wypoczynku. Tereny leżące w południowej części gminy objęte zostały działalnością rolniczą. W tym rejonie gminy zlokalizowane jest również przetwórstwo rolno-spożywcze, w tym jedyny na terenie gminy Zakład Przetwórstwa Ryb Superfish S.A.

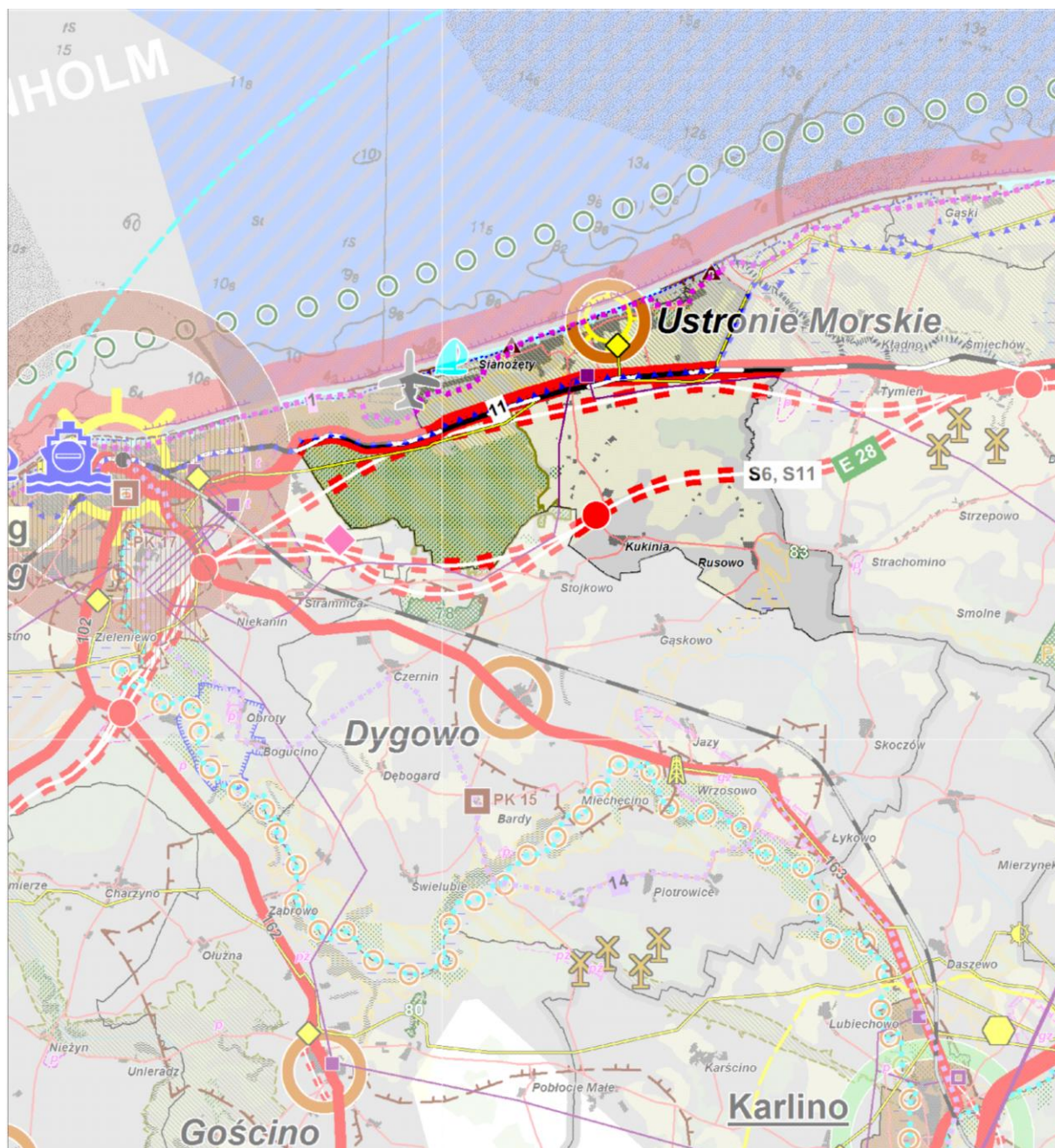
ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Na terenie gminy Ustronie Morskie występują następujące obszary Natura 2000:

- Trzebiatowsko – Kołobrzeski Pas Nadmorski (PLH320017) – specjalny obszar ochrony siedlisk,
- Dorzecze Parsęty (PLH320007) – specjalny obszar ochrony siedlisk,
- Zatoka Pomorska (PLB990003) – obszar specjalnej ochrony ptaków.

Do pozostałych form ochrony przyrody należą obszar Chronionego Krajobrazu „Koszaliński Pas Nadmorski”, pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 22. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Ustronie Morskie (legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Ustronie Morskie (Część A - Analiza uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego i część B - Kierunki zagospodarowania przestrzennego), przyjęte Uchwałą nr XIII/78/2007 Rady Gminy w Ustroniu Morskim z dnia 20 grudnia 2007 r.

Gmina nie posiada lokalnego programu rozwoju ani aktualnej strategii rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY USTRONIE MORSKIE

Data uchwalenia: 20 grudnia 2007 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

GŁÓWNE CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ GMINY

- Podnoszenie standardu rozwiązań przestrzennych oraz infrastrukturalnych w obszarze intensywnych usług turystycznych.
- Zniwelowanie dysproporcji rozwojowej pomiędzy pasem nadmorskim, a środkowymi i południowymi obszarami gminy.
- Zachowanie i ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych stanowiących główny potencjał rozwojowy gminy.

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

W części północnej dominującymi funkcjami są: funkcja mieszkaniowo - usługowa w tym usługi publiczne, oraz usługi turystyki i rekreacji. Centralna część gminy to przede wszystkim rolnicza przestrzeń produkcyjna oraz kompleksy leśne. W tej części zlokalizowane są również dwa zakłady przetwórstwa rybnego. Na południu rolnictwo zostaje uzupełnione przez rozwijające się usługi agroturystyczne (Kukinia, Rusowo).

Teren funkcjonalny „pasa nadmorskiego” – teren zlokalizowany w północnej części gminy, między brzegiem morskim a drogą krajową nr 11 i linią kolejową Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów. Jest obszarem najbardziej zaludnionym w gminie i z najlepiej rozwiniętą turystyczną działalnością gospodarczą związaną z wypoczynkiem nadmorskim. Osadnictwo i gospodarka skupia się przede wszystkim w ośrodku gminnym – miejscowości Ustronie Morskie oraz miejscowości Sianożęty. Pozostałe miejscowości w tym obszarze to: Wieniotowo i Bagicz. Funkcje rolnicze uznano za drugorzędną w strukturze gospodarczej gminy.

Ze względu na walory przyrodniczo- krajobrazowe obszar „pasa nadmorskiego” będzie dalej stanowił główny układ przestrzenny rozwoju funkcji turystyczno-wypoczynkowych w gminie. Dlatego celem ochrony tych walorów konieczne staje się takie kształtowanie ładu przestrzennego, które nie zakłóci właściwych proporcji między terenami otwartymi, w tym cennymi przyrodniczo, a terenami zabudowanymi i wskazanymi do zabudowy.

OBSZARY ZAGROŻENIA POWODZIOWEGO I ZAGROŻENIA MORSKIEJ STREFY BRZEGOWEJ

Położenie gminy w bezpośredniej bliskości wybrzeża Morza Bałtyckiego stwarza realne niebezpieczeństwo wystąpienia powodzi. Za rejon szczególnie narażony podtopieniem uznaje się pradolinę położoną pomiędzy Ustroniem Morskim i Sianożętami. W północnej części gminy występują obszary osuwiskowe mas ziemnych wybrzeża klifowego. Zagrożenie spowodowane jest niszczącą działalnością morza.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

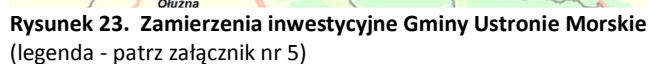
- Odtworzenie i rewitalizacja plaży i ochrona brzegu morskiego.
- Budowa promenady nadmorskiej w Ustroniu Morskim.
- Obszar zlokalizowany w obrębie byłego lotniska wojskowego w Bagiczu przeznacza się m.in. na tereny pod rozwój usług turystycznych, w tym na budowę infrastruktury towarzyszącej wraz z portem jachtowym.

Studium zwraca szczególną uwagę na rozwój turystyki opartej o korzystny klimat i walory przyrodniczo-krajobrazowe gminy. Przy czym zaznacza występowanie problemu dysproporcji rozwojowej pomiędzy pasem nadmorskim a resztą gminy. W ustalonych kierunkach są m.in. budowa promenady nadmorskiej, czy portu jachtowego, określono też ogólne formy ochrony walorów przyrodniczo-krajobrazowych.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

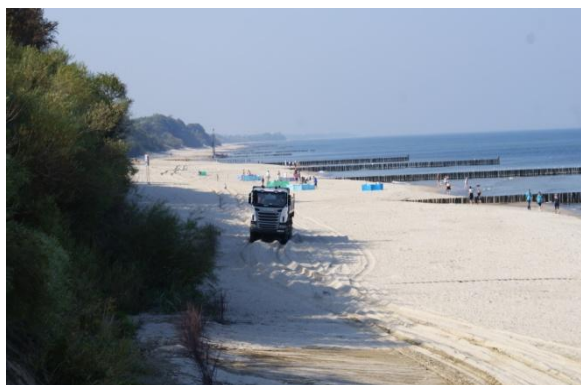
Gmina nie zgłosiła wniosków do Studium.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



106

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 45. Plaża w Sianozętach – wymiana ostróg



Fot. 46. Modernizacja lotniska w Bagiczu



Fot. 47. Lotnisko turystyczne Bagicz



Fot. 48. Molo w Ustroniu Morskim



Fot. 49. Przystań rybacka w Ustroniu Morskim



Fot. 50. Umocnienia plaży w Ustroniu Morskim

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.11. Gmina Będzino

1. DANE PODSTAWOWE I CHARAKTERYSTYKA

Gmina:	Będzino	Długość linii brzegowej:	4,5 km
Powiat:	koszaliński	Miejscowości z dostępem do morza:	Pleśna
Powierzchnia:	166 km ²	Porty i przystanie rybackie:	brak
Typ:	gmina wiejska	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	brak
Liczba mieszkańców:	8555 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	0
Gęstość zaludnienia:	51 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	0
Największa miejscowość:	Mścice	Dochód własny gminy na mieszkańca:	2090,67 zł (2013)
Liczba miejsc noclegowych:	68 (2013)	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	15		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Będzino położona jest w północno-zachodniej części powiatu koszalińskiego w województwie zachodniopomorskim. Sąsiaduje z miastem Koszalin oraz gminami wiejskimi Mielno, Biesiekierz, Dygowo, Ustronie Morskie. Od północnego wschodu graniczy z Jez. Jamno. W gminie występuje wybrzeże klifowe, oddzielone pasem nadmorskim, który wraz z pasem wysoczyzny w strefie północnej oraz pasem obniżenia pojeziornych stanowią część Koszalińskiego Pasa Nadmorskiego – obszar krajobrazu chronionego. Lasy zajmują 11,5 - 12% powierzchni ogólnej gminy. Jest to wskaźnik bardzo niski, wynikający z wysokich pod względem żyzności gleb.

Turystyczny Międzynarodowy Szlak Północny (nadmorski) R-10 w gminie Będzino obejmuje pas ok. 6 km i przechodzi przez miejscowość Pleśna. Przez gminę Będzino przebiega jednotorowa zelektryfikowana linia kolejowa Koszalin - Kołobrzeg. Na obszarze gminy planowany jest także przebieg drogi ekspresowej S6 (Szczecin - Gdańsk).

GOSPODARKA

Rolnictwo pełni większą funkcję gospodarczą niż turystyka i jest podstawową funkcją gospodarczą gminy. Użytki rolne na glebach wysokiej jakości zajmują 80% powierzchni gminy i stanowią podstawowe bogactwo przyrodnicze gminy. Oprócz rolnictwa brak w gminie ukształtowanej, dodatkowej dziedziny rozwoju gospodarki, urządzeń turystycznych, słabo rozwinięta jest także baza noclegowa.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Na terenie gminy występują następujące obszary chronione:

- Natura 2000 - obszary siedliskowe „Warnie Bagno” PLH 320047,
- Natura 2000 - obszary siedliskowe „Bukowy Las Górki” PLH 320062,
- Natura 2000 - obszary siedliskowe - „Trzebiatowsko-Kołobrzski Pas Nadmorski” PLH 320017,
- Natura 2000 - obszary ptasie „Zatoka Pomorska” PLB990003,
- Obszar Chronionego Krajobrazu "Koszaliński Pas Nadmorski".
- Rezerwat "Warnie Bagno".

Do pozostałych obiektów i obszarów objętych ochroną należą użytki ekologiczne, ekosystemy bagienne, starodrzew w parkach podworskich, lasy ochronne, pas techniczny i pas ochrony brzegu morskiego.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 24. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Będzino
(legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Będzino, przyjęte Uchwałą Nr XV/112/12 Rady Gminy Będzina z dnia 3 lutego 2012 r.
- Strategia Rozwoju Gminy Będzino na lata 2007 - 2015

Gmina nie posiada lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY BĘDZINO

Data uchwalenia: 3 lutego 2012 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

GŁÓWNE CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ GMINY:

- Ochrona środowiska przyrodniczego, które wraz z środowiskiem kulturowym stanowi największe bogactwo gminy.
- Tworzenie warunków i zachęt dla rozwoju różnorodnych form turystyki.

STREFY STRATEGICZNE (ze względu na potencjał obszarowy, zainteresowanie inwestorów oraz możliwości uzbrojenia technicznego):

- Strefa nadmorskiego wypoczynku obejmująca tereny nadmorskie intensywnego rozwoju w miejscowościach Pleśna, Łasin, Łopienica o dominującej funkcji rekreacyjno-wczasowej.
- Strefa przyjeziornego wypoczynku obejmująca tereny nadjeziorne oraz położone w sąsiedztwie nadmorskiej miejscowości Mielno - w miejscowościach Podamirowo, Strzeżenice. Równocześnie znajdują się one w strefie podmiejskiej Koszalina. Obszary koncentracji zabudowy o dominującej funkcji rekreacyjno-wczasowej.

OBSZARY, DLA KTÓRYCH GMINA ZAMIERZA WYKONAĆ MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO:

- Teren związany z miejscowością Pleśna (wschodni brzeg rzeki Czerwonej) jako nadmorska strefa intensywnego rozwoju. Obszary koncentracji zabudowy o dominującej funkcji rekreacyjno-wczasowej.
- Teren związany z miejscowościami Łasin i Łopienica (zachodni brzeg rzeki Czerwonej) jako nadmorska strefa intensywnego rozwoju. Obszary koncentracji zabudowy o dominującej funkcji rekreacyjno-wczasowej i mieszkaniowej.

Studium określa pośród funkcji dominujących dla nadmorskiej miejscowości Pleśna tereny przeznaczone na m.in.: turystyczną bazę noclegową, zorganizowaną rekreację ogólnodostępną (parki, aquaparki, urządzenia i obiekty terenowe sportowe z zielenią), bazy produkcji rolnej (hodowle zwierząt, ryb), zabudowę rekreacyjną indywidualną (domki rekreacyjne tzw. „drugi dom” lub „domek letniskowy”).

W Studium, poza podkreśleniem konieczności rozwoju turystyki i rekreacji oraz ochroną środowiska przyrodniczego, brak innych odniesień do aspektów związanych z nadmorskim położeniem gminy Będzino.

3.3. STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO GMINY BĘDZINO NA LATA 2007 - 2015

Data uchwalenia: maj 2007 r.

Okres obowiązywania: 2007 - 2015

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

PRIORYTETY

Dokument formułuje priorytety w poszczególnych obszarach życia społeczno-gospodarczego. W obszarze gospodarczym najbardziej istotnym dla rozwoju gospodarczego gminy jest podjęcie działań promocyjnych i edukacyjnych w kierunku wykorzystania położenia gminy w bezpośrednim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego i Jeziora Jamno oraz głównych szlaków komunikacyjnych na rzecz rozwoju działalności gospodarczej mieszkańców przy jednoczesnym skutecznym wykorzystaniu funduszy UE dla rozwoju gminy oraz tworzeniu dobrego prawa lokalnego.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

W obszarze "Infrastruktura" jako cel drugorzędny Strategia wskazuje: Podjęcie działania w kierunku rozwoju infrastruktury turystycznej; kierunek działania: Budowa szlaków turystycznych (pieszych, rowerowych, edukacyjnych) - wykorzystanie bliskości morza.

W obszarze "Gospodarka" jednym z celów pierwszorzędnych jest: Podjąć działania promocyjne i edukacyjne w kierunku wykorzystania położenia gminy w bezpośrednim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego i J. Jamno oraz

głównych szlaków komunikacyjnych na rzecz rozwoju działalności gospodarczej mieszkańców; kierunek działania: Promocja położenia gminy w otoczeniu głównych ciągów komunikacyjnych, miejsc i obszarów inwestowania (SAG - Strefy Aktywności Gospodarczej).

Cel drugorzędny: Wykorzystać położenie gminy dla pozyskania inwestorów i unowocześnienia gospodarki; kierunek: Stworzenie warunków dla rozwoju różnych form turystyki i agroturystyki.

Cel trzeciorzędny: Stworzyć spójny program turystycznej i gospodarczej gminy.

W obszarze "Przestrzeń" jednym z celów pierwszorzędnych jest: Działać na rzecz tworzenia i aktualizowania dokumentów planistycznych dających na bieżąco podstawy do realizacji nowych inwestycji; kierunek działania: Tworzenie Planów Miejscowych w obszarach gminy mających największą szansę na rewitalizację (zmianę funkcji).

Cele drugorzędne: Podjąć działania w kierunku wykorzystania położenia gminy; Stworzenie warunków do wykorzystania obszarów gminy prawnie chronionych dla rozwoju turystyki. Kierunki działań: Lepiej wykorzystać istniejące zbiorniki wodne dla rozwoju turystyki; Opracowanie koncepcji zagospodarowania turystycznego dla obszarów przyrodniczych prawnie chronionych; Promocja walorów i osobliwości przyrodniczych obszarów chronionych.

Na podstawie zidentyfikowanych celów w poszczególnych obszarach życia społeczno-gospodarczego działań Strategia formułuje cele strategiczne i priorytety.

Cel strategiczny - IA: Podjąć działania promocyjne i edukacyjne w kierunku wykorzystania położenia gminy w bezpośrednim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego i Jeziora Jamno i głównych szlaków komunikacyjnych na rzecz rozwoju działalności gospodarczej mieszkańców.

Cel priorytetowy - II B: Stworzyć warunki dla rozwoju infrastruktury turystycznej. Kierunki działań wskazuje m.in. na budowę szlaków turystycznych (pieszych, rowerowych, edukacyjnych - wykorzystanie bliskości morza).

Cel strategiczny - III H: Stworzyć warunki dla zmiany sposobu pozyskiwania energii cieplnej przez indywidualne gospodarstwa domowe. Z kierunków działań: Promocja nowych technologii (opartych na biomasie, solarach, wiatrakach itp.)

Strategia rozwoju Gminy Będzino formułuje nieliczne zapisy mające bezpośredni związek z bliskością Morza Bałtyckiego. Cele i kierunki rozwojowe gminy skupiają się na sektorze turystyki, działaniach promujących funkcję wczasowo-rekreacyjną gminy oraz jej położenie w sąsiedztwie morza i J. Jamno. Podkreślona jest także bliskość głównych szlaków komunikacyjnych oraz bliskość Koszalina, jako dużego ośrodka miejskiego.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Gmina nie zgłosiła wniosków do planu.

5. PODSUMOWANIE

W przeanalizowanych dokumentach gminnych znaleźć można nieliczne powiązania z morzem i położeniem nadmorskim. Wynika to częściowo z niewielkiej długości wybrzeża, które leży w granicach administracyjnych gminy Będzino (4,5 km). Widoczne jest skoncentrowanie uwagi na dostępie do Jez. Jamno. Sektory mające odniesienia do przyszłego planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich związane są z rozwojem turystyki i ochroną środowiska przyrodniczego, które stanowi największe bogactwo gminy. Gmina za mocną stroną uznaje bliskość głównych szlaków komunikacyjnych, w tym planowaną budowę drogi ekspresowej S6.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 25. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Będzino
(legenda - patrz załącznik nr 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.1. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 51 Ośrodek wczasowy „Solar” w Pleśnej

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.12. Gmina Mielno

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	Mielno	Długość linii brzegowej:	25 km
Powiat:	koszaliński	Miejscowości z dostępem do morza:	Gąski, Sarbinowo, Chłopy, Mielenko, Mielno, Unieście, Łazy
Typ:	gmina wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Chłopy, Unieście
Powierzchnia:	62 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Mielno, Łabusz
Liczba mieszkańców:	5056 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	19
Gęstość zaludnienia:	81 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	140
Największa miejscowość:	Mielno	Dochód własny gminy na mieszkańca:	4622,58 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	14001 (2013)	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	560 (2013)		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Mielno położona jest w północnej części województwa zachodniopomorskiego w powiecie koszalińskim. Sąsiaduje z gminami: Będzino na południowym zachodzie, Sianów na południowym wschodzie, Darłowo na wschodzie oraz Koszalinem.

Dużą część powierzchni gminy (38%) zajmuje jezioro Jamno (8. pod względem wielkości w Polsce). Kolejne 38% zajmują użytki rolne, 12% grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione, 7,5% powierzchni to tereny zurbanizowane i zabudowane. Gmina jest jedną z jednostek o najniższej lesistości w powiecie koszalińskim (6,8%). Atutem gminy jest nadmorskie położenie oraz atrakcyjne warunki przyrodniczo-kulturowe, co determinuje turystyczno-wypoczynkowy charakter gminy.

Strefa wybrzeża charakteryzuje się zróżnicowanymi formami geomorfologicznymi. Teren wznosi się od wysokości 0,0 m n.p.m. na plaży nadmorskiej do 10,0 m n.p.m. w wierchołkach wydmy nadmorskich. Charakterystyczną cechą tych terenów jest równoleżnikowy układ form rzeźby terenu.

Pas nadmorski składa się z: plaży, pasa wydmy i klifów oraz lasów nadmorskich. Szerokość plaży waha się od kilkunastu metrów do kilku metrów miejscami w części środkowej, co jest związane z silniejszymi procesami abrazji. Pomiędzy Sarbinowem, a Gąskami znajduje się stromy pas klifów. Za plażą występuje wąski wał wydmy nasypany na glinach zwałowych wysoczyzny moreny dennej, w części środkowej wybrzeża gminy przechodzący w klif kilkumetrowej wysokości. Zaraz za wałem wydmy znajduje się szeroki na kilkadziesiąt do kilkuset metrów las nadmorski, o charakterze boru sosnowego lub liściastego lasu świeżego.

GOSPODARKA

Na terenie gminy Mielno przeważają podmioty gospodarcze sektora prywatnego (99%) pozostałe (1%) to sektor publiczny. Zatrudnienie opiera się głównie na usługach i handlu, ponad połowę podmiotów gospodarczych stanowią hotele i restauracje. Gmina Mielno charakteryzuje się zjawiskiem sezonowego zatrudnienia, co znacząco wpływa na faktyczną liczbę zatrudnionych na jej terenie.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

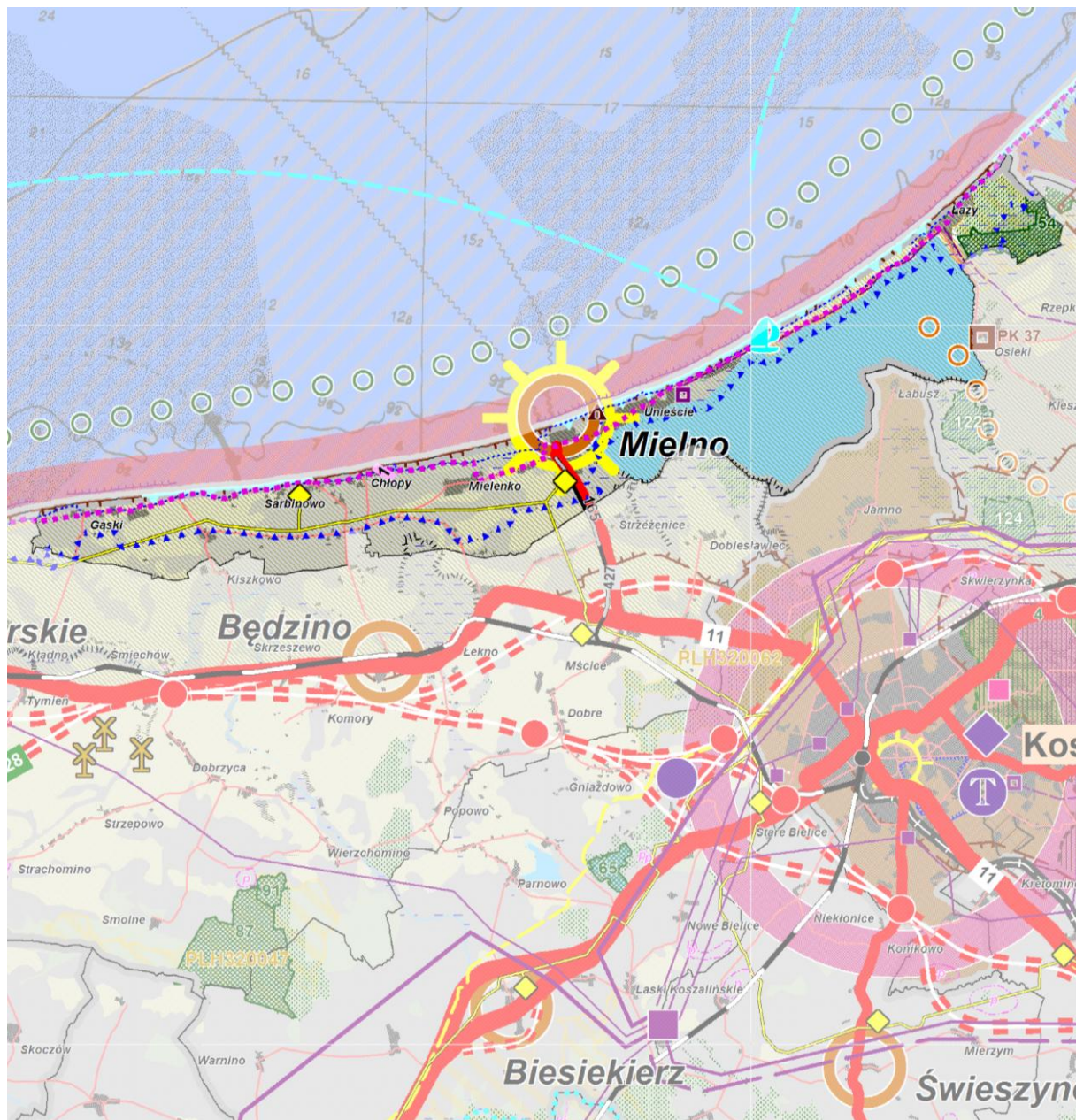
Na analizowanym obszarze występują takie formy ochrony przyrody jak:

- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 „Przybrzeżne Wody Bałtyku” PLB990002,

- Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 „Zatoka Pomorska” PLB990003,
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk NATURA 2000 „Jezioro Bukowo” PLH 320041,
- Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk NATURA 2000 „Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski” PLH 320017,,
- Rezerwat przyrody „Łązy”,
- Obszar Chronionego Krajobrazu „Koszaliński Pas Nadmorski”.

Zastosowano tu też takie formy ochrony, jak: pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 26. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Mielno
(legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno (Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno, część I – Uwarunkowania Rozwoju oraz część II – Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego), przyjęte Uchwałą Nr XLIV/459/10 Rady Gminy Mielno z dnia 27 kwietnia 2010 r.

Gmina nie posiada aktualnej strategii (w trakcie opracowywania na lata 2014 – 2022) ani lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY MIELNO

Data uchwalenia: 27 kwietnia 2010 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

Gmina Mielno wchodzi w skład I obszaru funkcjonalnego Strefy Nadmorskiej. Funkcje wiodące to: gospodarka morską, turystyka i uzdrowiska z zapleczem terenowym związanym z rolnictwem, produkcją czy obsługą turystyki.

Strefę Nadmorską podzielono dodatkowo na obszary funkcjonalne (podstrefy). Gmina Mielno wraz z gminą Będzino wchodzi w skład Pasa Nadmorskiego Sarbinowo-Mielno. Jest to podstrefa intensywnego rozwoju pasa nadmorskiego - rozwoju funkcji turystycznej, w tym specjalistycznej (żeglarstwo morskie), uzdrowskiej oraz integracji przestrzennej i funkcjonalnej z obszarem węzłowym Koszalina. Dodatkową funkcją tej strefy jest ochrona środowiska przyrodniczego. Natomiast funkcje uzupełniające stanowią rolnictwo, przemysł przetwórczy.

Obszary funkcjonalne zainwestowane i rozwojowe gminy:

Tereny zabudowy i infrastruktury technicznej w tym m.in.:

- Tereny urządzeń komunikacji wodnej (przystanie, porty, urządzenia turystyki wodnej) z dopuszczeniem zabudowy usługowej, gdzie funkcją podstawową jest obsługa w zakresie komunikacji wodnej, z uszczegółowieniem tej funkcji dla terenów w Mielnie – Unieściu przystań morska w Unieściu i Chłopach jako: przystań rybacka.
- Tereny urządzeń komunikacji wodnej (przystanie, porty) z usługami i zieleni naturalnej nieleśnej z funkcją podstawową – urządzenia komunikacji wodnej, zieleni urządzonej i urządzenia infrastruktury technicznej i komunikacja.
- Tereny urządzeń komunikacji wodnej (przystanie, porty, urządzenia turystyki wodnej) i zabudowy usługowej z funkcją podstawową – obsługą komunikacji wodnej, zabudową usługową (turystyki, rekreacji, handlu).
- Tereny plaży z funkcją podstawową - tereny plaży nadmorskiej pasa technicznego, przeznaczony do utrzymania brzegu morskiego z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska z dopuszczeniem wykorzystania turystycznego (szlaki, przystanie wodne, porty jachtowe, pomosty).

TRANSPORT WODNY I RYBACTWO

W Mielnie, Unieściu i Łazach znajdują się przystanie rybackie i żeglarskie. W sezonie letnim możliwa jest także przeprawa promowa z Łabusza do Mielna, jednostkami o niewielkiej pojemności, zabierających po kilkanaście osób.

Rybacktwo występuje jako morskie połowy przybrzeżne w Bałtyku oraz śródlądowe połowy na jeziorze Jamno. Znaczenie rybactwa w gospodarce gminy jest niewielkie, dużo mniejsze niż możliwości wynikające ze środowiska.

ZAGROŻENIA MORSKIEJ STREFY BRZEGOWEJ I JEJ OCHRONA

Na terenie gminy obserwuje się zjawisko erozji brzegu morskiego i zaniku plaż. Ukształtowanie brzegu, wzrost poziomu morza i sztormy powodują rozmywanie brzegów, grozi istniejącej infrastrukturze na zurbanizowanych odcinkach brzegu oraz stanowi realne zagrożenie występowania powodzi sztormowych.

W ramach Programu technicznej ochrony brzegów morskich i zalewów podejmuje się zadania dotyczące:

- budowy, rozbudowy i utrzymywania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, w tym usuwania uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego brzegów morskich;
- zapewnienia stabilizacji linii brzegowej według stanu z 2000 r. i zapobiegania zanikowi plaż;
- monitorowania brzegów morskich, a także czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegów morskich mające na celu wskazanie koniecznych i niezbędnych działań zmierzających do ratowania brzegów morskich.

CELE I KIERUNKI ROZWOJU

- w sferze gospodarki morskiej należy w pełni wykorzystać położenie nadmorskie gminy dla rozwoju funkcji portowych,
- stworzyć funkcjonalny, atrakcyjny system transportowy,
- małe porty i przystanie mogą mieć duże znaczenie dla gospodarki regionu, co powinno być wykorzystane m.in. dla rozwoju turystyki żeglarskiej,
- studium przewiduje wykorzystanie wód dla celów turystycznych, w tym realizację przystani żeglarskich i promowych przy Kanale Jamneńskim i w Łazach,
- ograniczyć wprowadzanie nowej zabudowy na terenach leżących w zasięgu stref zagrożenia powodziowego,
- umożliwić stworzenie dogodnych warunków dla rozwoju rybactwa i terenów obsługi rybołówstwa.

OBSZARY PROBLEMOWE

Studium wskazuje obszary problemowe jako obszary wymagające lub mogące wymagać wieloaspektowych i interdyscyplinarnych rozstrzygnięć, długofalowych działań i zabezpieczenia w budżecie gminy środków finansowych na ich realizację, w powiązaniu ze środkami z innych źródeł. Obszary te obejmują m.in.:

- teren Jeziora Jamo, wymagający działań rekultywacyjnych – w kontekście planowanego wykorzystania rekreacyjno-turystycznego,
- tereny rozwojowe gminy z zabudową położone w obszarze zagrożenia powodziowego – w kontekście potrzeby realizacji stosownych zabezpieczeń.

Studium gminy Mielno koncentruje się na wykorzystaniu położenia geograficznego oraz przyrodniczej atrakcyjności gminy w celu rozwoju funkcji turystyczno-rekreacyjnej. Dalszy rozwój tej funkcji ma zapewnić rozbudowa infrastruktury morskiej – głównie portów i przystani oraz infrastruktury towarzyszącej. Określone są też obszary funkcjonalne dla terenów komunikacji morskiej i plaży ze szczegółowym opisem pełnionych funkcji i wskaźnikami zabudowy i zagospodarowania tych terenów.

4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Przesłane wnioski gminy do planu dotyczą jedynie uwzględnienia w niniejszym planie lokalizacji mola spacerowego wraz z pomostem cumowniczym dla małych jednostek pływających w celu podniesienia jakości oferty turystycznej Gminy Mielno. Wniosek dotyczy takich obszarów jak:

- Mielno – przedłużenie ulicy Wojska Polskiego,
- Sarbinowo – okolice projektowanego przejścia na plażę w pobliżu kościoła,
- Mielenko – przedłużenie ulicy Brzozowej.

5. PODSUMOWANIE

Ze względu na nieposiadanie przez gminę Mielno aktualnej strategii rozwoju (projekt w realizacji dla perspektywy 2014-2020) ani lokalnego programu rozwoju przeanalizowane zostało tylko studium gminy i nadesłane wnioski. Gmina wiąże swoje szanse rozwojowe z dostępem do Morza Bałtyckiego, rozwiniętym zapleczem turystycznym, korzystnym powiązaniem drogowym i kolejowym oraz innymi czynnikami. Ważniejszymi kierunkami rozwoju są m.in.: realizacja przystani żeglarskich i promowych, stabilizacja linii brzegowej, czy ujęta we wniosku lokalizacja mola spacerowego wraz z pomostem cumowniczym. W ramach tych kierunków zostały zrealizowane projekty jak budowa wrót sztormowych na Kanale Jamneńskim.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 27. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Mielno
(legenda - patrz załącznik nr 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 52. Przystań rybacka w Chłopach



Fot. 53. Przystań żeglarska nad jeziorem Jamno w Mielnie



Fot. 54. Przystań rybacka w Unieściu



Fot. 55. Plaża w Sarbinowie



Fot. 56. Wrota sztormowe na kanale Jamneńskim



Fot. 57. Ujście kanału Jamneńskiego

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.13. Miasto Darłowo

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	Darłowo	Długość linii brzegowej:	4,9 km
Powiat:	sławieński	Miejscowości z dostępem do morza:	Darłowo
Typ:	gmina miejska	Porty i przystanie rybackie:	Darłowo
Powierzchnia:	20 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Darłowo
Liczba mieszkańców :	14229 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	31
Gęstość zaludnienia:	704 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	67
Największa miejscowość:	Darłowo	Dochód własny gminy na mieszkańca:	2741,30 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	5188 (2013)	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	1059		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Miasto Darłowo położone jest w północno-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, stanowi enklawę w gminie wiejskiej Darłowo, przynależy do powiatu sławieńskiego. Miasto leży na środkowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, na ujściowym odcinku rzeki Wieprzy, która dzieli miasto na część wschodnią i zachodnią, oraz przy ujściu rzeki Grabowej do rzeki Wieprzy.

W strukturze użytkowania gruntów dominują użytki rolne, tereny zurbanizowane i zabudowane stanowią zaledwie ok. 16% powierzchni gminy. We wschodniej części miasta, bezpośrednio przy brzegu morza znajdują się wojskowe tereny zamknięte. Analizowany obszar znajduje się w obrębie Pobrzeża Słowińskiego oraz Równiny Słupskiej. Plaża ciągnie się wzdłuż brzegu dość wąskim pasem, zwiększona akumulacja zachodzi w pobliżu falochronu u ujścia Wieprzy. Ujście rzeki jest zarazem akwenem wejściowym do portu, obudowane falochronami i okresowo pogłębiane.

GOSPODARKA

Podstawową funkcją miasta jest funkcja usługowa, skupiająca około 90% podmiotów gospodarczych. Zdecydowanie przodują usługi handlu i napraw oraz hotelowe i gastronomiczne (ponad 50% podmiotów gospodarczych). Rejony nadmorskie (Darłówek), położone po prawej, jak i po lewej stronie rzeki Wieprzy, koncentrują głównie funkcje turystyczno-rekreacyjne, związane w wypoczynkiem nadmorskim, wraz z terenami portowymi, o charakterystycznym zagospodarowaniu dla ujściowych terenów przymorskich.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

W granicach Gminy Miasto Darłowo występują takie formy ochrony przyrody jak:

- Natura 2000 – obszary siedliskowe „Dolina Wieprzy i Studnicy” PLH220038,
- Natura 2000 – obszary ptasie „Przybrzeżne wody Bałtyku” PLB990002.

Do pozostałych form ochrony przyrody należą Obszar Chronionego Krajobrazu „Koszaliński Pas Nadmorski”, pas techniczny, pas ochrony brzegu morskiego.

Region ten charakteryzuje się swoistym geosystemem przyrodniczym, w którym na środowisko lądu nakłada się oddziaływanie morza, stanowi to o swoistości klimatu, szaty roślinnej i fauny tego obszaru. Darłowo leży na obszarze regionu Wybrzeża Słowińskiego, stanowi składową podprowincji Pobrzeża Południowobałtyckiego.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY MIASTO DARŁOWO

Data uchwalenia: 8 lutego 2010 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

UWARUNKOWANIA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE

Uwarunkowania geograficzne wpłynęły na strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta oraz na utworzenie portu w nurcie głównym rzeki w części przymorskiej oraz budowę nabrzeży portowych wraz z terenami portowymi i zapleczem w odległości 3 km w górę rzeki.

Funkcje osadnicze rozciągają się wzdłuż nurtu głównego rzeki Wieprzy i kanałów portowych, ale ich koncentracja występuje w rejonie starego miasta i rozciąga się w kierunku wschodnim, obejmując tereny o warunkach korzystnych dla budownictwa, co w konsekwencji doprowadza do oddalenia się głównej tkanki miasta od morza.

Rejony nadmorskie (Darłówek), położone są zarówno po prawej, jak i po lewej stronie rzeki Wieprzy, koncentrują głównie funkcje turystyczno-rekreacyjne, związane w wypoczynkiem nadmorskim, wraz z terenami portowymi, o charakterystycznym zagospodarowaniu dla ujściowych terenów przymorskich. Funkcjonalno-strukturalne obszary warunkujące dotychczasowe użytkowanie, jak i zagospodarowanie, obejmują przede wszystkim:

- pas techniczny pod administracją Urzędu Morskiego (szereg elementów ochrony wybrzeża, utrudniających użytkowanie i zagospodarowaniem turystyczne plaż),
- ciągi wałów przeciwpowodziowych wzdłuż rzeki Wieprzy i Grabowej oraz obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią,
- tereny portu.

TERENY PORTU

W granicach opracowania, po obu stronach rzeki Wieprzy, na długości około 2,5 km zlokalizowane są tereny portu morskiego Darłowo (z terenami położonymi w Darłównie). Całkowita powierzchnia w granicach Portu Morskiego Darłowo wynosi 117,5 ha. Urząd Morski z siedzibą w Słupsku zarządza terenami o powierzchni 27,5 ha.

Cechą charakterystyczną terenów portowych jest ich niskie położenie w stosunku do poziomu wód otwartych i narażenie na zalewy powodziowe. Dotyczy to zwłaszcza obszarów położonych po obu stronach rzeki Wieprzy. Problem ochrony przeciwpowodziowej należy do podstawowych uwarunkowań funkcjonowania, jak i rozwoju funkcji portowej w mieście Darłowo.

- długość nabrzeży umocnionych – 4 954 m,
- długość falochronów – 870 m,
- głębokość toru wodnego – 5,0 m,
- latarnia morska Darłowo (wysokość – 22 m, wysokość światła – 19,7 m, zasięg światła – 27,8 km).

Port funkcjonalnie podzielony jest na trzy części:

- I. – akweny portowe w Darłównie, położone blisko wejścia z morza wraz z awanportem,
- II. – akweny portowe ciągnące się w korycie rzeki Wieprzy od Darłówna do Darłowa,
- III. – akweny portowe w Darłowie (lewobrzeże).

Przy wejściu z morza utworzony został awanport, z wybiegającymi z lądu dwoma falochronami, które łukami zbliżają się do siebie i w odległości około 300 m od brzegu tworzą wejście do portu. Stan falochronów jest zły – wymagany jest remont.

Teren urządzeń i nabrzeży portu stanowi wejście do portu w Darłównie, a zarazem ujście rzeki Wieprzy do Morza Bałtyckiego. Nabrzeża i falochrony oprócz funkcji technicznych stanowią w większości tereny ogólnodostępne – najatrakcyjniejsze miejsca spacerów, chętnie penetrowane przez mieszkańców i turystów. Zlokalizowane są tu morskie przejścia graniczne oraz obiekty gospodarki morskiej.

PLAŻA, WYDMY NADMORSKIE, PAS TECHNICZNY URZĘDU MORSKIEGO

Wybrzeże Morza Bałtyckiego i plaża odgrywają najistotniejszą rolę w kształtowaniu walorów przyrodniczych, turystycznych i klimatycznych Darłowa. Jest to obszar stanowiący miejsce wypoczynku, intensywnie wykorzystywany szczególnie w sezonie letnim. Pas wydm białych to obszar wyjątkowy pod względem

przyrodniczym. Jest to miejsce występowania wielu cennych i objętych ochroną gatunków flory i fauny. Obszar jest szczególnie narażony na zniszczenie ze względu na sąsiedztwo obszarów wykorzystywanych przez turystów (plaże, ciągi spacerowe). Pas techniczny Urzędu Morskiego zawiera elementy ochrony wybrzeża ograniczające sposób użytkowania i zagospodarowanie turystyczne plaż.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

- Formy ochrony wybrzeża winny być kształtowane racjonalnie w powiązaniu z możliwością wykorzystania dla funkcji turystycznej, ze znacznym udziałem ogólnodostępnej przestrzeni publicznej o charakterze reprezentacyjnym i widokowym.
- Przyjmuje się potrzebę wykorzystania nabrzeży po wschodniej stronie kanału portowego dla potrzeb obsługi ruchu turystycznego, w tym do cumowania jachtów.
- Przyjmuje się potrzebę modernizacji nabrzeża rzeki Wieprzy do wysokości ul. Powstańców Warszawskich w celu wytworzenia dodatkowego ciągu do cumowania pływających jednostek turystycznych oraz wyeliminowania zalewania polderów po wschodniej stronie ul. Morskiej.

Warianty rozwoju portu:

- Wariant pierwszy. Port Darłowo pozostaje ze swą dotychczasową funkcją i rozwija nowe kierunki działalności gospodarczej związane z przetwórstwem, konfekcjonowaniem, uszlachetnieniem towarów o szczególnych cechach użytkowych (np. paliwa płynne, materiały o znaczeniu strategicznym, materiały „trudne”). W wariantcie tym przewiduje się rozbudowę portu o nowe tereny i nowe funkcje, budowę dróg kołowych i kolejowych połączeń transportowych, modernizację i rozbudowę nabrzeży.
- Wariant drugi. Przejęcie przez miasto terenów portowych i wtórne użytkowanie jako tereny mieszkaniowo-usługowe i rekreacyjne, tzw. recykling urbanistyczny terenów portowych. Tak powstałe strefy, zwane popularnie „waterfrontami”, mają charakter nowoczesny i ekskluzywny; wykorzystuje się niejednokrotnie elementy starej infrastruktury portowej dla podkreślenia tożsamości i historii miejsca.

W studium odnoszono się do aspektów związanych z nadmorskim położeniem, głównie przez nawiązanie do terenów portowych, funkcji turystyczno-rekreacyjnej i związanej z tym ochrony wybrzeża. Przede wszystkim skupiono się na kierunkach rozwoju portu i udostępnieniu go dla obsługi ruchu turystycznego. Zwraca się też uwagę na potrzebę ochrony wybrzeża przed natężonym ruchem turystycznym.

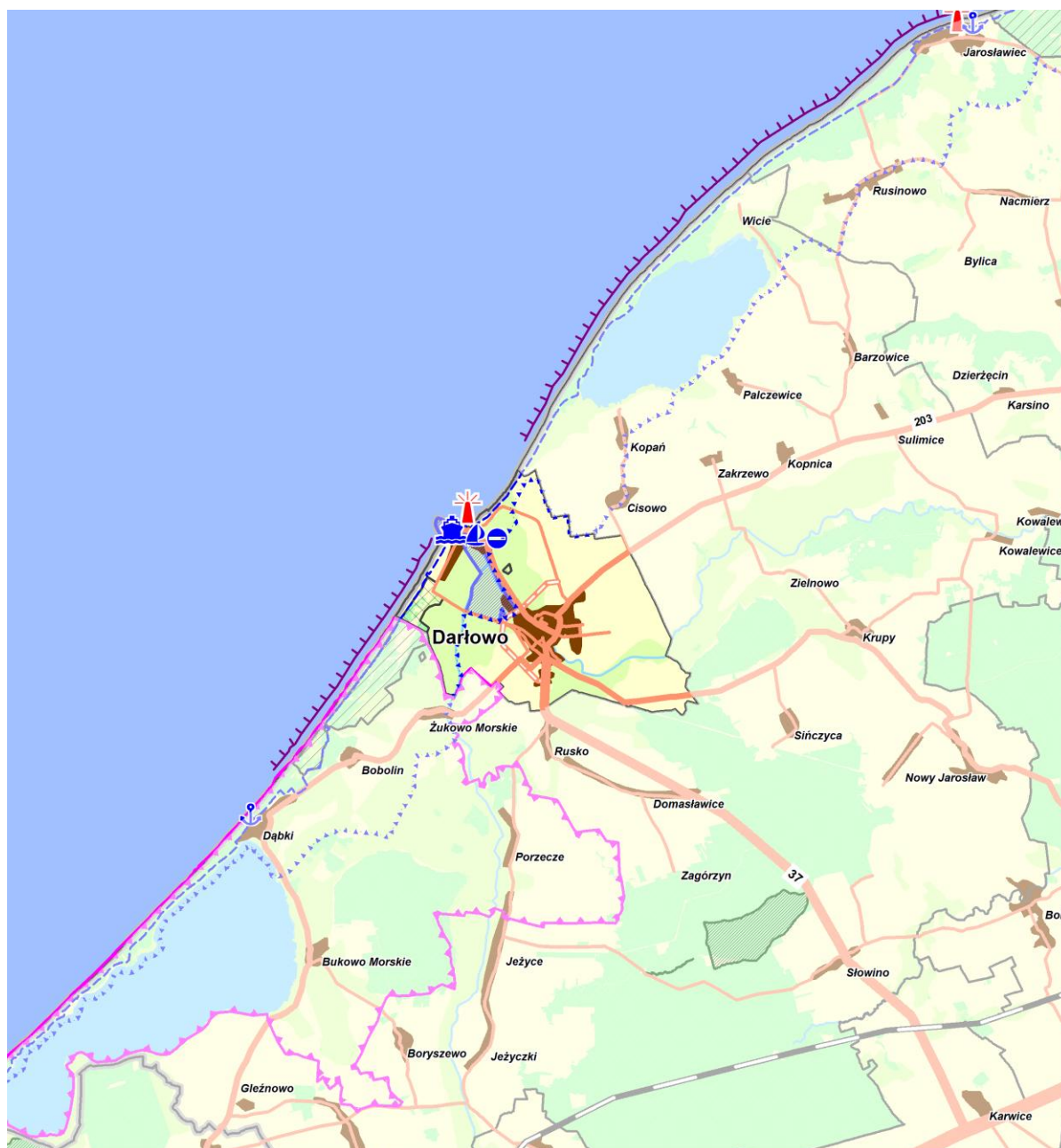
4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Miasto nie zgłosiło wniosków do planu.

5. PODSUMOWANIE

Ze względu na brak strategii rozwoju miasta i lokalnego programu rozwoju przeanalizowano jedynie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Darłowo. Miasto leży u ujścia rzeki Wieprzy do morza Bałtyckiego, co wpłynęło na rozwój portu morskiego. Dostęp do morza oraz infrastruktura portowa wraz z jej rozwojem i rozbudową są związane z szansą dalszego rozwoju funkcji turystycznej miasta. Planowana jest też rozbudowa infrastruktury towarzyszącej usprawniającej komunikację oraz dostęp do portu od strony morza i lądu. Wyznacza się też odpowiednie kierunki dla ochrony środowiska przyrodniczego oraz jego walorów krajobrazowych.

5.1. ILUSTRACJA GRAFICZNA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH GMINY



Rysunek 29. Zamierzenia inwestycyjne Gminy Miasto Darłowo

(legenda - patrz załącznik nr 5)

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

5.2. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



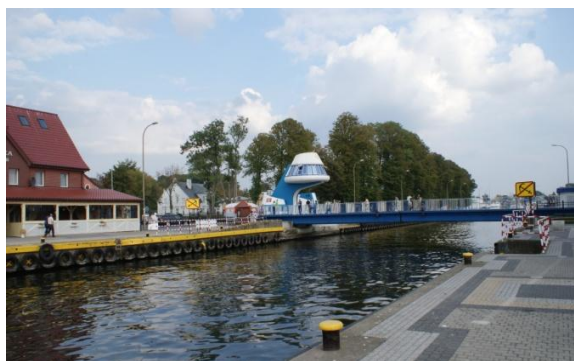
Fot. 58. Marina w Darłowie



Fot. 59. Port w Darłowie



Fot. 60. Kutry rybackie wpływające do portu



Fot. 61. Most rozsuwany w Darłowie



Fot. 62. Przystań jachtowa w Darłowie



Fot. 63. Latarnia morska-Darłówek

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.14. Gmina Darłowo - gmina wiejska

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	Darłowo	Długość linii brzegowej:	20 km
Powiat:	sławieński	Miejscowości z dostępem do morza:	Dąbkowice, Dąbki, Wicie
Typ:	gmina wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Dąbki
Powierzchnia:	269 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	Dąbki
Liczba mieszkańców:	8030 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	4
Gęstość zaludnienia:	30 os./km ² (2013)	Liczba miejsc cumowniczych:	35
Największa miejscowość:	Dąbki	Dochód własny gminy na mieszkańca:	2551,49 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych:	4476	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os:	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	224		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Darłowo położona jest w północno-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, w powiecie sławieńskim. Od zachodu i częściowo od południa graniczy z gminą Sianów, od południa z gminą Malechowo, od wschodu z gminą Postomino i od południowo-wschodu z gminą Sławno. Na obszarze gminy położone są dwa jeziora przymorskie: Bukowo i Kopań.

Występuje tam niewielka ilość lasów, przeważają tereny otwarte. Tereny nadmorskie, plaże oddzielone są od pozostałych terenów gminy wąskimi pasmami lasu głównie sosnowego. Środowisko naturalne oraz walory przyrodnicze i krajobrazowe powodują, że należy on do najatrakcyjniejszych turystycznych regionów nadbałtyckich. Przez obszar gminy przebiegają piesze szlaki turystyczne: czerwony szlak nadmorski, szlak rezerwatów oraz Europejski Szlak Cystersów.

Największa miejscowość gminy - Dąbki położone w pobliżu mierzei oddzielającej Bałtyk od J. Bukowo - od 2007 r. ma status uzdrowiska i jest jednym z największych uzdrowisk nadmorskich w kraju (1522 łóżka w 7 sanatoriach uzdrowiskowych w 2012 r.). Powietrze atmosferyczne w uzdrowisku, zawierające aerozol morski, uznane jest za naturalny czynnik leczniczy.

GOSPODARKA

Głównym źródłem utrzymania mieszkańców jest turystyka, niegdyś było to rolnictwo, funkcje uzupełniające to: rolnictwo, rybactwo, leśnictwo i przemysł. Gmina Darłowo posiada dostęp do portu handlowo-rybackiego w sąsiadującym mieście Darłowie, gdzie realizowane są praktycznie wszystkie funkcje eksploatacyjne portów morskich: towarowa, rybacka, pasażerska i turystyczna.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Na obszarze gminy są zlokalizowane następujące obszary chronione:

- Natura 2000 – obszary siedliskowe „Jezioro Bukowo” PLH320041,
- Natura 2000 - obszary siedliskowe „Dolina Wieprzy i Studnicy” PLH220038,
- Natura 2000 – obszary siedliskowe "Jezioro Kopań" PLH320059
- Natura 2000 – obszary ptasie „Przybrzeżne wody Bałtyku” PLB990002,
- Rezerwat przyrody „Słowińskie Błota”,
- obszar chronionego krajobrazu „Koszaliński Pas Nadmorski”.



3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Darłowo, przyjęte Uchwałą Nr XX/276/2008 Rady Gminy Darłowo z dnia 28 października 2008 roku
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Darłowo, przyjęta Uchwałą Nr XVII/221/2004 Rady Gminy Darłowo z dnia 26 listopada 2004 roku
- Strategia Rozwoju Turystyki Gminy Darłowo do roku 2020, przyjęta Uchwałą Nr XVII/236/2008 Rady Gminy Darłowo z dnia 3 lipca 2008 roku
- Plan rozwoju lokalnego Gminy Darłowo na lata 2007 - 2013 - nieaktualny.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY REWAL

Data uchwalenia: 19 marca 2008 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

Jako jeden z terenów funkcjonalnych, na które dzieli się obszar gminy, został określony rejon pasa nadmorskiego obejmującego obszar wzdłuż morza Bałtyckiego szerokości ok 3 km wraz z jeziorami o predyspozycji rozwoju funkcji turystycznej jako funkcji dominującej. W odniesieniu do struktur przestrzennych zakłada się rozwój funkcji turystycznej w pasie wybrzeża.

RYBACTWO I RYBOŁÓWSTWO

Gmina Darłowo posiada znaczne możliwości rozwoju gospodarki rybackiej i rybołówstwa, prowadzonych na wodach Bałtyku i na jeziorach Bukowo i Kopań. Na terenie gminy znajdują się: przystań rybacka w Dąbkach oraz dwa gospodarstwa rybackie w Bukowie Morskim i Kopaniu. Ograniczeniem dla rozwoju rybactwa jest niska klasa czystości wód jezior i rzek oraz nadrzędność funkcji turystycznej miejscowości położonych w sąsiedztwie jezior. W kierunkach i zasadach rozwoju zakłada się:

- dalszy rozwój rybołówstwa w oparciu o wody Bałtyku i jezior,
- ekstensywny kierunek hodowli ryb na wodach jezior Bukowo i Kopań.

Z uwagi na istniejące uwarunkowania przyrodnicze i nadrzędność funkcji turystycznej, preferuje się ekstensywną hodowlę ryb na wodach jezior oraz prowadzenie intensywnej hodowli ryb na stawach rybnych wzdłuż rzek Wieprzy i Grabowej.

PRZEMYSŁ, TURYSTYKA I USŁUGI

Przemysł rolno-spożywczy i przetwórstwo ryb oraz zasoby surowcowe będące efektem gospodarki rolnej, leśnej i rybackiej należą do podstawowych uwarunkowań związanych z rozwojem funkcji. W hierarchii rozwoju funkcji przemysł rolno-spożywczy i przetwórstwo ryb postawiono na pierwszym miejscu.

Zakłada się rozwój wszystkich form turystyki w gminie, traktując turystykę jako funkcję gospodarczą o znaczeniu egzogenicznym. Pośród zasad rozwoju przyjęto m.in.:

- uatrakcyjnienie i „przebudowanie” środowiska przyrodniczego dla potrzeb rekreacji, głównie w pasie wybrzeża, co pozwoli na zwiększenie pojemności rekreacyjnej;
- usprawnienie układu komunikacyjnego oraz ograniczenie jego uciążliwości (modernizacja dróg, parkingi strategiczne).

Dla terenów wyznaczonych pod rozwój turystyki przyjęto zasadę zachowania powszechnej dostępności walorów rekreacyjnych poprzez:

- udostępnienie pasa przywodnego (zakaz grodzenia),
- zakaz zabudowy w paśmie Urzędu Morskiego obiektami kubaturowymi trwałymi,
- lokalizację obiektów kubaturowych poza strefę przybrzeżną o cennych walorach przyrodniczych (zalecana odległość od brzegów akwenów 100 m).

W miejscowościach o dużej koncentracji osadnictwa turystycznego (Dąbki, Dąbkowice, Bobolin, Żukowo Morskie, Wicie) proponuje się rozwój turystyki wodnej w wykorzystaniem wód jeziora Bukowo i jeziora Kopań (żeglarstwo, windsurfing). Postuluje się w rejonie nadmorskim urządzenie tras pieszych o różnych funkcjach (spacerowe, dydaktyczne, sportowe) wzdłuż wybrzeża morskiego, jezior Bukowo i Kopań oraz łączące

miejsowości w strefie nadmorskiej.

ELEKTROENERGETYKA

Na terenie gminy Darłowo szczególnie w północnej jej części występują korzystne warunki dla rozwoju energetyki wiatrowej, z uwagi na średnią prędkość wiatru wynoszącą > 5 m/s. Przez teren gminy przebiega linia elektroenergetyczna o napięciu 110 kV – przewiduje się do obsługi farmy elektrowni wiatrowych budowę nowej linii elektroenergetycznej o napięciu 110 kV relacji Dunowo-Jeżyczki – Domasławice zasilającej projektowany GPZ.

Znaczna większość zapisów studium związanych z położeniem nadmorskim gminy odnosi się do rozwoju funkcji turystycznej w pasie nadmorskim i walorów rekreacyjnych (koncentracja osadnictwa turystycznego w miejscowościach: Dąbki, Dąbkowice, Bobolin, Żukowo Morskie, Wicie). Sformułowano zapis nt. uatrakcyjnienia i „przebudowania” środowiska przyrodniczego dla potrzeb rekreacji, głównie w pasie wybrzeża, co pozwoli na zwiększenie pojemności rekreacyjnej.

Przetwórstwo ryb zaliczono do podstawowych uwarunkowań funkcjonalnych rozwoju gminy. W hierarchii rozwoju funkcji przemysł rolni-spożywczy i przetwórstwo ryb postawiono na pierwszym miejscu.

3.3. STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO GMINY DARŁOWO

Data uchwalenia: 26 listopada 2004 r.

Okres obowiązywania: 2004-2014

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

MISJA GMINY

Misją Gminy Darłowo jest stworzenie obszaru zrównoważonego rozwoju w centrum polskiego pasa nadmorskiego, gminy o charakterze rolniczym i turystycznym z dobrą infrastrukturą sprzyjającą rozwojowi małej i średniej przedsiębiorczości, gminy z dobrą ofertą turystyki pobytowej i weekendowej skierowanej do mieszkańców wielkich aglomeracji. Gmina chce się oprzeć na walorach przyrodniczych i krajobrazowych bezpośredniego otoczenia linii brzegowej Morza Bałtyckiego, i pełnej dostępności do terenów rekreacyjnych.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

Dokument określa priorytety, cele oraz formułuje kierunki działań w obszarach strategicznych odnoszące się do wykorzystania potencjału położenia nadmorskiego:

W obszarze "Ekologia" priorytetem jest: podjęcie działania w kierunku stworzenia kompleksowego systemu ochrony środowiska. Jako cele pierwszorzędne zapisano: stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych systemów wytwarzania energii, umożliwienie rozwoju przemysłu nieuciążliwego dla środowiska i zamierzeń o charakterze turystyczno-rekreacyjnym.

W obszarze "Infrastruktura" jednym z celów pierwszorzędnych jest podjęcie działań w kierunku zagospodarowania pasa nadmorskiego i obszarów przyjeziornych. W kierunkach działania zapisano m.in.: plaże strzeżone z rozwiniętą infrastrukturą usług; rozbudowa infrastruktury technicznej umożliwiającej rozwój obiektów turystycznych i rekreacyjnych.

W obszarze "Przestrzeń" priorytetami są: wykorzystanie walorów turystycznych gminy oraz rozbudowa infrastruktury technicznej obszarów turystycznych gminy. Cele drugorzędne: wykorzystać dla rozwoju gminy jej dobre położenie i dogodne połączenia komunikacyjne; stworzyć warunki do rozwoju różnych form rekreacji w oparciu o zasoby przyrodnicze; promować walory turystyczne, krajobrazowe i proinwestycyjne gminy.

Zapisy Strategii Gminy Darłowo mające powiązania z obszarami morskimi i ich wykorzystaniem odnoszą się przede wszystkim do walorów krajobrazowych położenia nadmorskiego i ich turystycznego wykorzystania (rozbudowa infrastruktury turystycznej). Zwrócono uwagę na aspekty konieczności ochrony środowiska i rozwoju alternatywnych źródeł energii. Pomimo wzmianki o przetwórstwie ryb i gospodarce rybackiej w analizie SWOT dokument nie rozwija tych tematów.

3.4. STRATEGIA ROZWOJU TURYSTYKI GMINY DARŁOWO DO ROKU 2020

Data uchwalenia: 3 lipca 2008

Okres obowiązywania: 2008 - 2020

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

Gmina Darłowo jest jednym ze znaczących obszarów turystycznych Polskiego Wybrzeża ze względu na bogate walory naturalne, mikroklimat i dostęp do Morza Bałtyckiego. Ruch turystyczny wykazuje koncentrację usług w Dąbkach i Wiciu, przy jednocześnie rozwijającym się potencjale pozostałych obszarów przyjeziornych i przyrzecznych.

TRANSPORT WODNY I GOSPODARKA MORSKA

Strategia zwraca istotną uwagę dotyczącą dostępności do portu w sąsiadującym mieście Darłowie. Port usytuowany jest w pasie blisko 3-kilometrowego odcinka rzeki Wieprzy wpadającej do morza, która w obszarze portowym tworzy kanał o żeglownej głębokości 5,5 m, umożliwiając obsługę statków o długości do 75 m i zanurzeniu do 5 m. Na terenie portu znajduje się infrastruktura do obsługi floty rybackiej, terminal pasażerski i marina dla jachtów.

MISJA

- Gmina Darłowo – Nadmorską Gminą Uzdrawiskową z dobrze rozwiniętą bazą wypoczynkową, rekreacyjną i sanatoryjną.
- Gmina zrównoważonego rozwoju opartego o Morze Bałtyckie połączone atrakcyjną ofertą turystyczną jezior nadmorskich i rzek.
- Obszar zintegrowany społecznie i gospodarczo, aktywnie wykorzystujący walory Morza Bałtyckiego, jezior i rzek dla rozwoju różnych atrakcji turystycznych i sportów wodnych.

PRIORYTETY

W Priorytecie 2 "Wzmocnienie pozycji gminy Darłowo na rynku turystycznym" cel szczegółowy 2.2. zawiera kierunek 2.2.1. "Stworzenie warunków dla rozwoju sportów wodnych". Istotą tego zamierzenia jest stworzenie u potencjalnych turystów wrażenia, że gmina Darłowo z uwagi na specyficzną ofertę turystyczną opartą o połączenie wód jezior i Morza Bałtyckiego jest centrum sportów wodnych. Oferta sportów wodnych winna łączyć ze sobą Morze Bałtyckie z jeziorami Bukowo i Kopań, np. poprzez wypożyczalnię sprzętu wodnego, szkółki żeglarskie i windsurfingowe oraz tereny do uprawiania sportów ekstremalnych.

Strategia rozwoju turystyki Gminy Darłowo wskazuje na potencjał charakterystycznego uwarunkowania gminy jakim są jeziora przymorskie Bukowo i Kopań. Zakłada wykorzystanie walorów Bałtyku, jezior i rzek dla rozwoju różnego rodzaju atrakcji turystycznych, zwłaszcza sportów wodnych (oferta centrum sportów wodnych). Podkreślona jest także bliskość i dostępność do portu morskiego w sąsiadującym mieście Darłowie.

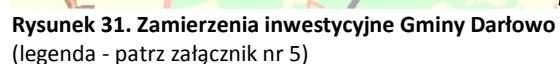
4. WNIOSKI GMINY DO PZPPOM ORAZ INNE INFORMACJE OTRZYMANE OD GMINY

Gmina nie zgłosiła wniosków do planu.

5. PODSUMOWANIE

Gmina widzi duży potencjał turystyczny leżący w walorach charakterystycznych jezior nadmorskich, oddzielonych od Morza Bałtyckiego mierzejami. Zapisy w dokumentach planistycznych odnoszą się przede wszystkim do walorów krajobrazowych i ich turystycznego wykorzystania (rozbudowa infrastruktury turystycznej), ale także przetwórstwo ryb zaliczono do podstawowych uwarunkowań funkcjonalnych rozwoju gminy.

Koncentracja osadnictwa turystycznego występuje w miejscowościach: Dąbki, Dąbkowice, Bobolin, Żukowo Morskie, Wicie.



131

5.1. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 64. Dąbki – Jezioro Bukowo



Fot. 65. Przystań żeglarska na jeziorze Bukowo



Fot. 66. Przystań rybacka w Dąbkach



Fot. 67. Zaplecze przystani rybackiej w Dąbkach

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

3.3.15. Postomino

1. DANE PODSTAWOWE

Gmina:	Postomino	Długość linii brzegowej:	15 km
Powiat:	sławieński	Miejscowości z dostępem do morza:	Jarosławiec
Typ:	gmina wiejska	Porty i przystanie rybackie:	Jarosławiec
Powierzchnia:	227 km ²	Porty jachtowe i przystanie żeglarskie:	brak danych
Liczba mieszkańców:	7079 os. (2013)	Liczba kutrów i łodzi rybackich:	14
Gęstość zaludnienia:	31 os./km ² (2013)	Liczba miejsc postojowych w marinach:	brak danych
Największa miejscowość:	Pieńkowo	Dochód własny gminy na mieszkańca:	2306,99 zł (2012)
Liczba miejsc noclegowych :	3714 (2013)	Liczba podmiotów gospodarczych zatrudniających pow. 250 os.:	0 (2013)
Liczba miejsc noclegowych/km wybrzeża:	248		

Źródła danych: GUS (dane z 2012 i 2013 r.), Rejestr Statków 2012, Rejestr Łodzi Motorowych 2013, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, analizy własne

POŁOŻENIE

Gmina Postomino położona jest w północno-wschodniej części województwa zachodniopomorskiego. Graniczy z 5 gminami: Ustka, Słupsk, Kobylnica, Sławno, Darłowo. Ze względu na swoje położenie gmina jest obszarem podzielonym na typowo turystyczną strefę gospodarczą opartą o walory kulturowo-przyrodnicze związane z Morzem Bałtyckim, jeziorami i rzeką oraz strefę południową typowo rolniczą. Warunki przyrodnicze gminy sprzyjają rozwojowi produkcji rolnej głównie ze względu na wysokiej jakości gleby.

W krajobrazie gminy czytelny jest pasmowy układ rzeźby terenu. Największy obszar stanowi wysoczyzna morenowa, która w miejscu bezpośredniego kontaktu z morzem tworzy malowniczy urwisty brzeg klifowy. Na terenie gminy Postomino położone jest płytkie jezioro przybrzeżne Wicko.

GOSPODARKA

W gminie nie ma zlokalizowanych większych zakładów przemysłowych, głównymi pracodawcami są: ośrodki wczasowe, placówki handlowe i gastronomiczne, armatorzy kutrów rybackich, zakłady usługowo handlowe, budownictwo, usługi transportowe. Za swoje podstawowe branże rozwojowe gmina uznaje: turystykę i rekreację, rybołówstwo, usługi dla ludności, handel detaliczny i hurtowy. Za główne funkcje gminy można uznać: turystykę i wypoczynek, oraz rolnictwo.

ŚRODOWISKO I OBSZARY CHRONIONE

Obszary NATURA 2000 na terenie gminy:

- obszary siedliskowe Natura 2000 „Jezioro Kopań” PLH320059,
- obszary siedliskowe Natura 2000 „Dolina Wieprzy i Studnicy” PLH220038,
- obszary siedliskowe Natura 2000 „Przymorskie Błota” PLH2200224,
- obszary siedliskowe Natura 2000 „Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy” PLH320068,
- obszary ptasie Natura 2000 „Przybrzeżne wody Bałtyku” PLB990002.

2. WYRYS Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIEGO



Rysunek 32. Wyrys z Planu zagospodarowania przestrzennego woj. zachodniopomorskiego - Gmina Postomino (legenda - patrz załącznik nr 2)

3. ANALIZA DOKUMENTÓW GMINNYCH

3.1. DOSTĘPNE DOKUMENTY

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Postomino, przyjęte Uchwałą Nr XLI/447/10 Rady Gminy Postomino z dnia 23 kwietnia 2010 r.
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Postomino na lata 2007-2015, przyjęta Uchwałą Nr IX/92/07 Rady Gminy Postomino z dnia 27 sierpnia 2007 r.
- Strategia rozwoju turystyki gminy Postomino do roku 2020, przyjęta Uchwałą Nr XIV/153/08 Rady Gminy Postomino z dnia 06 lutego 2008 r.

Gmina nie posiada lokalnego programu rozwoju.

3.2. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY POSTOMINO

Data uchwalenia: 23 kwietnia 2010 r.

Okres obowiązywania: obowiązujące

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

Studium dzieli gminę na pięć jednostek strukturalnych:

- Jednostka strukturalna „A” - obejmuje tereny obrębów Jarosławiec, Jezierzany, Bylica, Rusinowo, Naćmierz, Łącko, Korlino, Królewó, Górsko. Dominuje tu funkcja turystyczno-rekreacyjna. W granicach tego obszaru odczuwalny jest wpływ Morza Bałtyckiego zarówno w sferze warunków biologicznych jak i funkcjonalnych. Jarosławiec jest głównym ośrodkiem o randze krajowego ośrodka turystyki.
- Jednostka strukturalna „B” - (Wicko i Królewiec) z cechami jak w jednostce „A” lecz wydzielony ze względu na funkcję obszaru specjalnego – poligonu wojskowego.
- Jednostki strukturalne „C”, „D”, „E” to obszary pełniące funkcje głównie rolnicze wynikające z bardzo dobrej jakości gleb oraz obszary doliny rzeki Wieprzy o dużej lesistości i stosunkowo gorszych glebach.

Funkcje miejscowości Jarosławiec:

- turystyka jako wiodąca funkcja miejscowości,
- usługi w zakresie obsługi rekreacji i wypoczynku,
- obsługa ludności,
- rybołówstwo morskie,
- mieszkalnictwa.

TURYSTYKA

Walory środowiskowe w tym sąsiedztwo plaży nadmorskiej i stan zainwestowania wpływają na rozwój turystyki głównie w Jarosławcu z przewidywanym rozwojem funkcji uzdrowiskowej.

Wybrane walory turystyczne:

- długa linia brzegowa,
- korzystny klimat o dużym nasłonecznieniu zwłaszcza w pasie nadmorskim,
- zróżnicowana rzeźba terenu, w tym walory krajobrazowe klifu morskiego,
- rozwinięta agroturystyka w Łącku, Naćmierzu i Jezierzanach,
- w ilościach nigdzie nie spotykanych na polskim wybrzeżu zachowało się budownictwo regionalne (zabudowa ryglowa).

Ustalenia dla wybranych terenów wskazanych pod rozwój turystyki:

- pas nadmorski od zachodniej granicy gminy z rejonem Rusinowa do Jarosławca. Zaleca się działania dla udostępnienia obszaru mierzei i dolnego odcinka plaży nadmorskiej w granicach obecnego terenu specjalnego po uzyskaniu zgody administracji wojskowej.

Ustalono dla tych terenów funkcje dominujące tj.:

- dla pasa wybrzeża w rejonie Rusinowa – obozy turystyczne i zabudowa letniskowa indywidualna,
- Jarosławiec – zabudowa wczasowo-sanatoryjna o najwyższym w gminie poziomie usług.

WYBRANE BARIERY ROZWOJU

- Brzeg klifowy – na odcinku ok. 3 km w miejscowości Jarosławiec - urwiste skarpy z osuwiskami o wysokości do 20 m n.p.m. znajdujące się pod bezpośrednim oddziaływaniem fal morskich.
- Betonowe umocnienia brzegu morskiego – wybudowano dla powstrzymania niszczenia brzegu – odcina dostęp do morza na długości 1,2 km i obniża atrakcyjność plaży na określonym odcinku.

Studium wyznacza 5 jednostek strukturalnych, z czego dwie dotyczą terenów przybrzeżnych i Morza Bałtyckiego, które warunkuje rozwój funkcji turystyczno-rekreacyjnej tych jednostek. Gmina skupia się na rozwoju tej funkcji ze szczególnym nakładem na miejscowość Jarosławiec, która jest głównym ośrodkiem turystycznym gminy.

3.3. STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO GMINY POSTOMINO NA LATA 2007-2015

Data uchwalenia: 27 sierpnia 2007 r.

Okres obowiązywania: 2007 - 2015

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

TURYSTYKA I BAZA TURYSTYCZNA

Nadmorskie położenie, walory środowiska przyrodniczego i ogólnie niewielki stopień przekształcenia środowiska oraz atrakcje i imprezy turystyczne organizowane na terenie gminy stanowią o atrakcyjności gminy. Kąpielisko morskie znajdujące się na terenie gminy zaliczane jest do I klasy czystości wód w pasie nadmorskim.

CELE I KIERUNKI DZIAŁANIA

- Budowa infrastruktury turystycznej zwiększającej dostępność do akwenów wodnych (stanie wędkarskie, przystanie kajakowe itp.).
- Dalszy rozwój infrastruktury uaktywniającej obszary gospodarcze Pasa Nadmorskiego.
- Aktywne włączanie się gminy w działania zmierzające do ochrony klifowego wybrzeża i wydmy.
- Inicjowanie i tworzenie celowych związków gmin w obszarze samorządów nadmorskich dla realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych o charakterze ponadlokalnym.
- Wspieranie programów współpracy z państwami regionu Morza Bałtyckiego oraz aktywny udział w ramach Euroregionu Pomerania.

Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Postomino określa stosunkowo wiele mocnych stron jak i szans powiązanych z nadmorskim położeniem i rozwojem funkcji turystycznej gminy. Zwraca uwagę na niewielki stopień przekształcenia środowiska przyrodniczego i czystość wód. Cele i kierunki działania koncentrują się głównie na dalszym rozwoju infrastruktury (głównie turystycznej) wspierającej gospodarczo Pas Nadmorski.

3.4. STRATEGIA ROZWOJU TURYSTYKI GMINY POSTOMINO DO ROKU 2020

Data uchwalenia: 6 lutego 2008 r.

Okres obowiązywania: 2008 - 2020

Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

MISJA I PRIORYTETY

Gmina Postomino – obszar nadmorski z dobrze rozwiniętą bazą wypoczynkową, rekreacyjną i sanatoryjną dostosowaną do innych alternatywnych form spędzenia wolnego czasu w tym organizacji konferencji i imprez sportowych.

TRANSPORT WODNY

Transport wodny pomiędzy gminą Postomino a innymi miejscowościami turystycznymi polskiego wybrzeża praktycznie nie istnieje poza rejsami wycieczkowymi w okresie sezonu letniego. Port w Jarosławcu pełni funkcję przystani rybackiej.

WYBRANE KIERUNKI DZIAŁANIA

- Stworzenie warunków dla rozwoju żeglarstwa – stworzenia infrastruktury w oparciu o przystań rybacką w Jarosławcu i jezioro Wicko, która dałaby warunki dla tworzenia szkółek żeglarskich i uprawiania tego sportu wymiarze rekreacyjnym.
- Działanie na rzecz rozwoju turystyki rekreacyjnej i prozdrowotnej w kierunku alternatywnych całorocznych usług typu SPA & Wellness.
- Tworzenie oferty turystycznej w oparciu o działalność sportów ekstremalnych - ukształtowanie terenu pasa nadmorskiego gminy Postomino predestynuje właścicieli obiektów turystycznych do budowania ofert dla tej grupy turystów, którzy znajdują relaks w uprawianiu sportów ekstremalnych, takich jak wspinaczki, motolotniarstwo, kolarstwo przełajowe, kąpiele morskie od września do kwietnia chociażby w oparciu o świetnie działający Klub Morsów.

Gmina nie zgłosiła wniosków do planu.

Wszystkie przeanalizowane dokumenty odnoszą się w pewnym stopniu do morza i nadmorskiego położenia gminy Postomino. Uwzględniane są walory przyrodniczo-krajobrazowe związane ze strefą przybrzeżną, które warunkują rozwój turystyki w gminie. Cele i kierunki rozwoju skupiają się głównie na rozwoju infrastruktury turystycznej opartej o tereny przybrzeżne graniczące z morzem. Poruszony jest też problem sezonowości turystyki z propozycjami jego rozwiązania.

Źródło: opracowanie własne RBGPWZ

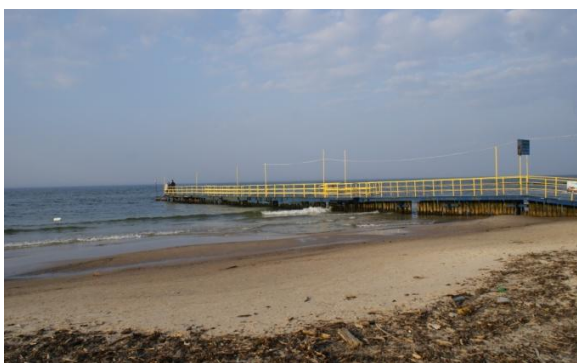
5.1. DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 68. Umocnienia brzegu w Jarosławcu



Fot. 69. Gwiazdobłoki chroniące plażę przed nadmierną erozją



Fot. 70. Pomost w Jarosławcu



Fot. 71. Przystań rybacka w Jarosławcu

Źródło fotografii: zasoby własne RBGPWZ

IV. Wnioski do projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich

W samorządowych dokumentach planistycznych gmin nadmorskich województwa zachodniopomorskiego obszar wybrzeża postrzegany jest przez pryzmat funkcji turystycznych i gospodarki morskiej, jakie pełnią miejscowości nadmorskie, oraz przez ich walory przyrodniczo-krajobrazowe, w tym w szczególności plaże oraz morze. Jeżeli w danej gminie zlokalizowany jest port, to wówczas na nim ogniskują się działania rozwojowe. Natomiast, jeżeli dominującymi funkcjami w miejscowości są turystyka i rekreacja, wówczas dąży się do ich rozwoju poprzez rozbudowę lub modernizację infrastruktury, rozszerzenie wachlarza świadczonych usług oraz podniesienie ich standardu.

Dużym wyzwaniem dla samorządów stanowią tereny powojaskowe, które po likwidacji weszły w posiadanie gmin. Często są to obszary odseparowane przestrzennie od zagospodarowanego obszaru gminy. Położone są najczęściej w lesie i niejednokrotnie charakteryzują się złym stanem technicznym. Charakteryzują się także niskim stopniem przekształcenia środowiska. Obszary te pełnią często funkcje przyrodniczą, a w niewielkim stopniu turystyczną.

Z ważniejszych zagadnień z zakresu infrastruktury technicznej należy wymienić projekt BalticPipe mający stanowić gazociąg wysokiego ciśnienia Dn 700 łączący Polskę z Danią. W zależności od projektowanego wariantu gazociąg ma przebiegać w gminach Trzebiatów (między Mrzeżynem a Rogowem) lub Rewal (Pobierowo lub Niechorze).

Głównymi wnioskami, jakie dla obszarów morskich wynikają z dokumentów szczebla regionalnego jest kwestia zapewnienia możliwości funkcjonowania i rozwoju ogólnie pojętej gospodarki morskiej (w tym w szczególności transportu) oraz turystyki. Podnoszone są także oczekiwania wynikające z polityki energetycznej.

Priorytety i oczekiwania inwestycyjne województwa oraz wynikające z nich oczekiwania względem obszarów morskich przedstawiają się w następujący sposób:

- rozwój intermodalnych łańcuchów transportowych,
- budowa (dokończenie wg stanu obecnego) portu zewnętrznego w Świnoujściu i terminalu LNG,
- rozwój portów morskich w Kołobrzegu i Darłowie,
- rozwój rybactwa i rybołówstwa morskiego, w tym w szczególności w Kołobrzegu, Darłowie i Świnoujściu,
- rozwój turystyki w obszarze nadmorskim,
- funkcjonowanie i rozwój uzdrowisk w Dąbkach (k. Darłowa), Kamieniu Pomorskim, Kołobrzegu i Świnoujściu,
- rozwój elektrowni wiatrowych na obszarach morskich,
- lokalizacja elektrowni jądrowej w obszarze nadmorskim.

Poszczególne działania wynikające z powyższych priorytetów opisane zostały w tabelach kierunkowych.

Zebrany i poddany analizie materiał, uwzględniający zamierzenia i oczekiwania samorządów, pozwolił określić działania zawierające się w trzech kierunkowych obszarach tematycznych, tj:

- **Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o funkcje sieci portów morskich**
- **Turystyczne wykorzystanie zasobów naturalnych i kulturowych wybrzeża morskiego**
- **Przemysłowe i energetyczne wykorzystanie zasobów morza**

Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o funkcje sieci portów morskich

Potencjał gospodarki morskiej rozbudowywany jest przez poprawę stanu technicznego infrastruktury wewnątrz portów oraz dostępności od strony lądu i morza. Poprawa dostępności do portu od strony wodnej (tory podejściowe oraz nabrzeża o odpowiednich parametrach) jest głównym czynnikiem warunkującym możliwości rozwoju i rozszerzenia funkcji. Dodatkowo w portach handlowych należy poprawić dostępność od strony lądu (drogową i kolejową). Kluczowym dla rozwoju gospodarki morskiej jest ukończenie budowy portu zewnętrznego w Świnoujściu i terminalu LNG. Ważnym uwarunkowaniem przy wspieraniu rozwoju portów są kwestie właścicielskie, w szczególności w małych portach morskich. Ich komunalizacja może dać dobre efekty, ale często ze względu na trudną sytuację finansową gmin nie są podejmowane potrzebne inwestycje. Dla sieci małych portów rybackich przewiduje się rozszerzenie ich działalności o funkcje turystyczne, w tym przewozy pasażerskie oraz wędkarstwo morskie.

W celu skoordynowania przyszłych działań zaleca się opracowanie studium dla portów morskich, dotyczące zwiększenia ich potencjałów przeładunkowych oraz poprawy dostępności od strony lądu i morza (oznakowania nawigacyjnego i systemu kontroli ruchu statków).

Kierunek 1. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o funkcje sieci portów morskich		
Działanie	Lokalizacja	Komentarz
1. Zapewnienie i poprawa dostępności do portów morskich od strony morza – tory podejściowe	Świnoujście	– Głębokość toru wodnego 17 m – Rozbudowa infrastruktury portu
	Szczecin	– Głębokość toru wodnego Świnoujście – Szczecin 12,5 m – Rozbudowa infrastruktury zespołu portowego
	Dziwnów	Głębokość 5 m dla toru wodnego w Cieśninie Dziwny
	Mrzeżyno	Przebudowa wejścia do portu
	Darłowo	– Przebudowa wejścia do portu – Modernizacja portu – budowa nabrzeża refulacyjnego do na potrzeby obsługi statków handlowych
	Wolin	Prace pogłębiarskie i modernizacja oznakowania nawigacyjnego, przebudowa mostu drogowego.
	Kamień Pomorski	– Poprawa parametrów torów wodnych na Dziwnie i Zalewie Szczecińskim – Zarezerwowanie terenów dla składowania urobku
	Rewal	Budowa toru podejściowego z falochronami w ujściu kanału Liwia Łuża
2. Rozwój infrastruktury	Świnoujście	– Rozbudowa terminalu promowego

i suprastruktury w portach (budowa nabrzeży, pogłębienie basenów portowych)		– Budowa nowoczesnego terminalu konturowego – Budowa nowego nabrzeża w porcie zewnętrznym
	Szczecin	– Rozbudowa Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego – Przebudowa nabrzeży: Płw. Katowicki, Ewa – Rozwój przeładunków na Ostrowie Grabowskim
	Kołobrzeg	– Rozbudowa nabrzeży o terminal dla odprawy promów typu ro-ro – Budowa magazynów portowych dla drobnicy – Stanowisko do przeładunku kontenerów
	Darłowo	Remont istniejących nabrzeży
3. Rozwój funkcji rybackiej	Świnoujście	– Rozwój nowej bazy rybackiej w Basenie Bosmańskim oraz na obszarze wyspy Karsibór – Uwzględnić możliwie największą strefę łowisk
	Międzyzdroje	Wsparcie funkcjonowania morskiej przystani rybackiej w Międzyzdrojach oraz bazy rybackiej w Lubinie
	Rewal	Budowa przystani w tym rybackiej u ujścia kanału Liwia Łuża
	Mielno	Chłopy, Unieście (rozwój funkcji portowych, w tym rybackich)
	Darłowo (gmina wiejska)	Rozwój rybołówstwa w oparciu o wody Bałtyku i jezior
4. Rozwój portu zewnętrznego w Świnoujściu i budowa terminalu LNG	Świnoujście	Ukończenie budowy terminalu LNG oraz wykorzystanie możliwości rozwoju wynikających z dostępu do nowych nabrzeży głębokowodnych w porcie zewnętrznym
5. Wypełnienie zadań związanych z obronnością państwa	Kołobrzeg	Zabezpieczenie miejsc do cumowania dla jednostek marynarki wojennej
	Świnoujście	
6. Powiększenie powierzchni portowej	Trzebiatów	Powiększenie portu oraz powierzchni morskich wód wewnętrznych w porcie Mrzeżyno
	Trzebiatów	Powiększenie terenów portowych w Dźwirzynie od strony gminy Trzebiatów (Rogowo)

	Świnoujście	Uwzględnienie zmian w powierzchni morskich wód wewnętrznych w wyniku zmiany granic portu w Świnoujściu (po uwzględnieniu portu zewnętrznego – zgodnie z Rozp. Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2010 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu).
7. Poprawa infrastruktury do obsługi pasażerów	Kołobrzeg	Budowa morskiego dworca pasażerskiego w Kołobrzegu.
	Wolin	Dostosowanie portu do potrzeb żeglugi pasażerskiej
8. Rozwój funkcji turystycznej związanej z portami	Kołobrzeg	Utworzenie na terenie portu muzeum marynistycznego
9. Studium dla portów morskich, dotyczące zwiększenia ich potencjałów przeładunkowych oraz poprawy dostępności od strony lądu i morza	Wszystkie porty morskie województwa	Ustalenie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

Turystyczne wykorzystanie zasobów naturalnych i kulturowych wybrzeża morskiego

Na przestrzeni ostatnich lat w gminach można zaobserwować dynamiczny rozwój infrastruktury turystyki nadmorskiej i morskiej. Jest to właściwy i pożądaný kierunek, który należy w dalszym ciągu rozwijać zarówno infrastrukturalnie, jak również wizerunkowo. W ramach turystyki morskiej rozwijają się w szczególności rejsy statkami białej floty wzdłuż wybrzeża. Wzrastająca liczba miejsc cumowniczych stwarza dogodne warunki do odbywania kilkudniowych turystycznych rejsów kabotażowych połączonych z możliwością zwiedzania miejscowości nadmorskich.

Pas wybrzeża województwa zachodniopomorskiego stanowi unikatowy zasób bioróżnorodności biologicznej. Dużym wyzwaniem dla samorządów jest takie operowanie przedsięwzięciami inwestycyjnymi, które z jednej strony pozwolą czerpać korzyści i satysfakcje z możliwości obcowania z dobrodziejstwami zasobów przyrodniczych, a z drugiej strony nie przyczynią się do zachwiania równowagi biologicznej, a tym samym nie pozbawią jej cech unikatowości, która stoi u podstaw jej wykorzystania dla celów turystycznych. Wiele zamierzeń gminnych dąży do skanalizowania ruchu turystycznego na swoim obszarze w celu zmniejszenia antropopresji poprzez wytyczanie szlaków, zejść na plażę, mola czy lokalizację przystani żeglarskich.

Wiele miejscowości, w których zlokalizowane są morskie przystanie rybackie odznacza się specyficznym kolorytem. Rzemiosło rybackie stanowiące o charakterze osady odcisnęło piętno na fizjonomii, jak również na sposobie postrzegania danej wsi przez turystów. Należy objąć ochroną rybołówstwo oraz wszystkie elementy z nim związane. Dążeniem gmin jest zachowanie tego charakteru jako przejawu miejscowego folkloru, który należy wspierać i umacniać. Winno się stworzyć prawne i społeczne warunki ochrony, umożliwiające wykonywanie zawodu rybaka zgodnie z tradycją i celami ochrony wartości kulturowych krajobrazu nadmorskiego.

W wielu odcinkach wybrzeża trwają procesy adaptacji terenów powojсковych na cele turystyczno - mieszkaniowe. Prowadzić to będzie do zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania części akwenu wprowadzając funkcje turystyki i rekreacji.

Kierunek 2. Turystyczne wykorzystanie zasobów naturalnych i kulturowych wybrzeża morskiego

Działanie	Lokalizacja	Komentarz
1. Rozbudowa spójnej infrastruktury turystyki wodnej - budowa i modernizacja przystani żeglarskich	Świnoujście	Kanał Mulnik, dawnym basenie portowym dla barek, Łunowo
	Rewal	u ujścia kanału Liwia Łuża (Niechorze/Pogorzelica)
	Dziwnów	Dziwnówek,
	Ustronie Morskie	Bagicz,
	Mielno	Mielno (J. Jamno), Kanał Jamneński – budowa połączenia z Bałtykiem, dostępnego dla jachtów, łodzi i turystyki kajakowej, Łazy (od strony J. Jamno)
	Postomino	Jarostawiec (przystań rybacka) oraz J. Wicko
2. Budowa pomostów spacerowo-cumowniczych	Świnoujście	– budowa moło na przedłużeniu osi ulicy Bolesława Chrobrego – budowa sztucznej wyspy na Bałtyku „Pałac na wodzie”
	Kołobrzeg	Budowa moło na przedłużeniu ul. Wschodniej, ul. Plażowej, ul. Brzeskiej, ul. Fredry oraz rozbudowa istniejącego moła
	Rewal	Rewal, Niechorze, Pobierowo
	Międzyzdroje	na przedłużeniu zejść zjazdów na plaże
	Dziwnów	Dziwnów na przedłużeniu ul. Reymonta
	Mielno	Mielno, Mielenko, Sarbinowo
	Kołobrzeg (gmina wiejska)	Budowa kompleksu hotelowego z moło w Grzybowie
3. Rozwój nowych funkcji przy zachowaniu rybackiego charakteru morskich przystani rybackich.	Międzyzdroje	Międzyzdroje
	Świnoujście	Świnoujście
	Kamień Pomorski	Kamień Pomorski
	Rewal	Rewal, Niechorze
	Trzebiatów	Mrzeżyno
	Kołobrzeg	Dźwirzyno
	Ustronie Morskie	Ustronie Morskie
	Mielno	Chłopy, Unieście
	Postomino	Jarostawiec
4. Zagospodarowanie turystyczne	Darłowo	Dąbki
	Trzebiatów	Rogowo, na zachód od Mrzeżyna

terenów powojсковych	Wolin	Świętouść
	Świnoujście	Wniosek o rezygnację z poligonu Marynarki Wojennej P – 38 zlokalizowanego na wschód od ulicy Ku Morzu w Świnoujściu
	Rewal	Pobierowo
	Ustronie Morskie	Bagicz
	Postomino	rejon od Rusinowa do Jarosławca
5. Udrożnienie szlaku wodnego z Zalewu Szczecińskiego przez Dziwną na Bałtyk	Wolin	Rzeka Dziwna
	Dziwnów	Rzeka Dziwna
6. Rozbudowa morskiego transportu pasażerskiego - żegluga kabotażowa, tramwaj wodny	Rewal	Rewal, Niechorze, Pobierowo
	Świnoujście	Świnoujście
	Wolin	Wolin
	Międzyzdroje	Międzyzdroje
	Kołobrzeg	Kołobrzeg
	Darłowo	Darłowo - Darłówek
	Kołobrzeg (gm. wiejska)	Dźwirzyno
7. Funkcjonowanie i rozwój miejscowości uzdrowiskowych	Świnoujście	Świnoujście
	Kamień Pomorski	Kamień Pomorski
	Kołobrzeg	Kołobrzeg
	Darłowo	Dąbki
8. Ochrona plaż przed abrazją	Całe wybrzeże	W zależności od potrzeb ochrona może obejmować trwałe umocnienia brzegowe lub utrzymanie plaż
9. Zmiana cyrkulacji wód przybrzeżnych mających na celu poprawę warunków termicznych w strefie brzegowej	Kołobrzeg	Budowa sztucznej rafy
10. Rozszerzenie możliwości wykorzystania akwenu o wybrane formy turystyki morskiej	Kołobrzeg	jachting, windsurfing, wędkarstwo
	Świnoujście	żeglarstwo, regaty
	Darłowo (gmina wiejska)	Dąbki, Dąbkowice, Wicie - żeglarstwo, windsurfing
	Postomino	Jarosławiec, jezioro Wicko - żeglarstwo

Przemysłowe i energetyczne wykorzystanie zasobów morza

Rozwój gospodarczy wiąże się z rozwojem infrastruktury technicznej w obszarach morskich. W najbliższych latach największa presja przewidywana jest w zakresie energetyki wiatrowej. Kolejnym zagadnieniem jest przewidywany przebieg gazociągu Baltic Pipe z Polski do Danii. Przewidywane jest także podjęcie eksploatacji surowców mineralnych.

Kierunek 3. Przemysłowe i energetyczne wykorzystanie zasobów morza		
Działanie	Lokalizacja	Komentarz
11. Rozwój energetyki wiatrowej w obszarach morskich	Polska wyłączna strefa ekonomiczna	Wskazywana jest lokalizacja zespołów elektrowni wiatrowych w odległości nie mniejszej niż 12 mil morskich od brzegu.
12. Zapewnienie możliwości budowy gazociągu wysokiego ciśnienia Dn 700 Baltic Pipe	Trzebiatów i Rewal	W dokumentach samorządowych wskazywane się dwie lokalizacje: między Mrzeżynem a Rogowem (Trzebiatów) oraz nieopodal Pobierowa (Rewal). Obecnie Gaz-System jako przewidywane miejsce lądowania gazociągu podaje się Niechorze w gminie Rewal.
13. Rozwój eksploatacji surowców mineralnych	Polska wyłączna strefa ekonomiczna	Jako porty lokalizacji infrastruktury obsługującej eksploatację tych zasobów są wskazane: Darłowo, Kołobrzeg, Szczecin oraz Świnoujście.
14. Lokalizacja elektrowni jądrowej w obszarze nadmorskim.	Mielno	Potencjalna lokalizacja w Gąskach.