

# **RAPORT O STANIE ZAGOSPODAROWANIA POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH**

dla obszarów w granicach kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

## **Załącznik 2**

### **Analiza dokumentów strategicznych Województwo Zachodniopomorskie**



Gdańsk, 26 listopada 2024

**Autor:**

**Zakład Ekonomiki i Polityki Przestrzennej**

Joanna Witkowska

## Spis treści

Dokumenty strategiczne na poziomie województwa .....	3
Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 .....	4
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego .....	4
Polityka transportowa województwa zachodniopomorskiego do roku 2030 .....	11
Polityka turystyczna Pomorza Zachodniego .....	12
Polityka gospodarcza województwa zachodniopomorskiego .....	14
Zmiana Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego .....	15
Zmiana kontraktu terytorialnego dla województwa zachodniopomorskiego .....	15
Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego 2030 .....	16
Polityka ekologiczna województwa zachodniopomorskiego .....	16
Analiza dokumentów strategicznych na poziomie gminy .....	17
Miasto Świnoujście .....	17
Gmina Międzyzdroje .....	31
Gmina Wolin .....	35
Gmina Dziwnów .....	37
Gmina Rewal .....	38
Gmina Trzebiatów .....	42
Miasto Kołobrzeg .....	47
Gmina Kołobrzeg .....	51
Gmina Ustronie Morskie .....	52
Gmina Będzino .....	53
Gmina Mielno .....	54
Gmina Sianów .....	55
Miasto Darłowo .....	56
Gmina Darłowo .....	58
Gmina Postomino .....	60
Strategie powiatowe .....	61

## Dokumenty strategiczne na poziomie województwa

Poniższy wykaz przedstawia dokumenty wojewódzkie analizowane w Analizie uwarunkowań sporządzonej dla projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich 1: 200 000 w 2019 roku oraz ich aktualny stan obowiązywania:

Dokument	Stan obowiązywania	Uwagi
Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020	Nieaktualny	Nowy dokument: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 Data uchwalenia: 28 czerwca 2019
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wraz z wnioskami z okresowej oceny planu z 2012 r.	Nieaktualny	Nowy dokument: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego przyjęty Uchwałą nr XVII/214/20 z dnia 24 czerwca 2020 r. zmieniającą uchwałę w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 r.	Nieaktualny	Nowy dokument: Polityka transportowa województwa zachodniopomorskiego do roku 2030 przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, uchwałą NR 1256/21 z dnia 30 sierpnia 2021 r.
Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015	Nieaktualny	Zakończył się okres obowiązywania
Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do roku 2015	Nieaktualny	Nowy dokument: Polityka turystyczna Pomorza Zachodniego Uchwała Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 sierpnia 2021
Program Strategiczny Gospodarka – projekt na okres 2014-2020	Nieaktualny	Nowy dokument: Polityka gospodarcza województwa zachodniopomorskiego
Program Operacyjny 2014–2020 „Rybacko i Morze”	Nieaktualny	
Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020	Obowiązuje ze zmianami	Decyzją Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego (uchwała nr 1970/23 z 1.12.2023 r.) dokonano zmiany Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 poprzez notyfikację.
Projekt Kontraktu Terytorialnego oraz Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do projektu	Obowiązuje ze zmianami	Uchwała nr 156 Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2022 r. w sprawie zatwierdzenia zmiany Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Zachodniopomorskiego

Większość dokumentów strategicznych województwa zachodniopomorskiego, w porównaniu do roku 2019, jest już nieaktualnych.

Poniżej znajdują się opisy i zapisy analizowanych strategii.

---

### **Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030**

*Data uchwalenia:* 28 czerwca 2019

*Strona www:* [http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/srwz\\_2030.pdf](http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/srwz_2030.pdf)

---

#### *Odniesienia do obszarów morskich:*

W dokumencie energetyka odnawialna uznana została za strategiczną dla rozwoju regionu, stanowiąc o jego konkurencyjności. Nie wskazano jednak wprost na energie pochodzącą z obszarów morskich. Strategia dotyczy głównie wyrównywania nierówności w województwie.

---

### **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego**

*Data uchwalenia:* 24 czerwca 2020 r.

*Strona www:* <http://rbgp.pl/pzpwz-2020/>

---

#### *Odniesienia do obszarów morskich:*

Obszar nadmorski wskazany jest jako jeden z trzech silnych obszarów wzrostu. Związany jest z intensywną turystyką nadmorską oraz gospodarką morską.

W ramach kierunków zagospodarowania przestrzennego wyodrębniono cztery kategorie działań: ustalenia, zalecenia, projekty i rekomendacje:

1) Ustalenia są to działania lub zasady, które będą zgłaszane w formie wniosków do wojewódzkich dokumentów planowania przestrzennego (planów zagospodarowania przestrzennego województw ościennych, planów zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych), gminnych dokumentów planistycznych (studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), oraz do dokumentów krajowych i międzynarodowych odnoszących się do przestrzeni województwa. Skala ustaleń dotyczy merytorycznego zakresu tych dokumentów i obszaru, dla którego dokument będzie sporządzany. W przypadku dokumentów gminnych – wprowadzenie ustaleń do dokumentu planistycznego jest warunkiem uzgodnienia przez samorząd województwa.

2) Zalecenia to działania lub zasady polityki przestrzennej województwa, które powinny być brane pod uwagę przy sporządzaniu dokumentów dotyczących planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego i podejmowaniu działań innego typu, mających wpływ na ład przestrzenny na obszarze województwa. Zalecenia wskazują sposoby realizacji celów i kierunków polityki przestrzennej, zapewniających spójność polityki regionalnej i planowania przestrzennego. Zalecenia stanowią wytyczne prowadzenia polityki przestrzennej województwa, wymagające uwzględnienia przez organy samorządu województwa i jednostki im podległe. Dla pozostałych jednostek samorządu terytorialnego zalecenia nie są wiążące i nie mogą być podstawą odmowy uzgodnienia dokumentu, jednakże są informacją, że działania

wbrew zaleceniom są sprzeczne z polityką przestrzenną województwa i jako takie nie będą przez województwo wspierane.

3) Projekty to propozycje sporządzenia dokumentów analitycznych, studialnych, planistycznych i strategicznych z dziedziny zagospodarowania przestrzennego województwa, dotyczących działań dotychczas niezrealizowanych lub realizowanych w niedostatecznym zakresie. Adresatami są: administracja rządowa, samorządy terytorialne, uczelnie i inne instytucje, w gestii których leży podejmowanie tych działań.

4) Rekomendacje to propozycje ustalenia zasad (np. norm prawnych) lub podjęcia działań dotyczących zagospodarowania przestrzennego województwa, skierowane według kompetencji do instytucji na zewnątrz lub wewnątrz województwa. Rekomendacje adresowane są do konkretnych podmiotów decyzyjnych.

W ramach Kierunku 1. Rozwój współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego i polityki regionalnej w Regionie Morza Bałtyckiego wskazano projekt: Wspólne projekty w ramach Regionu Morza Bałtyckiego dotyczące intensyfikacji transportu morskiego i współpracy naukowo-technicznej gospodarczej, kulturalnej oraz w zakresie tworzenia polityki regionalnej. Kierunek 4. Ochrona i racjonalne wykorzystanie strefy brzegowej morza

Zalecenia: Na zapleczu brzegów klifowych, zarówno aktualnie czynnych, jak i martwych, w odległości mniejszej niż 200 m od górnej krawędzi klifów należy ograniczać lokalizację trwałego zainwestowania do terenów wyznaczonych już w dokumentach planistycznych.

Rekomendacje: Podział strefy brzegowej morza na rejony zabezpieczane przed skutkami przewidywanych zagrożeń przyrodniczych (rejony inwestycyjne) i na rejony pozostawione oddziaływaniu naturalnych procesów przyrodniczych.

Kierunek 8. Zachowanie różnorodności biologicznej i rozwój systemu obszarów chronionych oraz jego integracja z systemami pozaregionalnymi.

Rekomendacja: Objęcie Wolińskiego Parku Narodowego (Bramy Świny, Wstecznej Dłty Świny) ochroną przez wpisanie na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

2.7. Cel VII. Wzrost i rozwój gospodarczy.

Kierunek 2. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie.

*Zalecenia:*

2. Wykorzystanie możliwości rozwoju portu zewnętrznego w Świnoujściu, w tym rozwój infrastruktury i suprastruktury oraz dalsza rozbudowa portu.

3. Restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych (rybactwa turystycznego i przewozów pasażerskich).

7. Tworzenie w portach morskich i w ich otoczeniu infrastruktury na potrzeby eksploatacji geologicznych zasobów morza.

*Rekomendacje:*

1. Pogłębienie toru wodnego do Świnoujścia do 17 m.

3. Zapewnienie warunków dla rozwoju elektrowni wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku.

6. Rozwój technologii wydobywania koncentracji polimetalicznych z dna morza.

Kierunek 4. Wspieranie wzrostu gospodarczego poprzez rozwój turystycznego potencjału endogenicznego województwa.

*Zalecenia:*

6. Rozwój funkcji turystycznych w portach morskich i przystaniach morskich.

2.8. Cel VIII. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej oraz sprawności systemu transportowego.

*Ustalenia:*

4. Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

9. Modernizacja infrastruktury i realizacja inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów i przystani morskich, w tym:

- terminal pasażerski: modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro w Kołobrzegu,
- poprawa dostępu od strony lądu do portu w Kołobrzegu,
- modernizacja infrastruktury portu w Darłowie,
- przebudowa wejścia do Portu Darłowo,
- budowa nabrzeża refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo,
- poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Stepnicy, pogłębienie toru podejściowego do głębokości 4,5m oraz modernizacja obrotnicy.

*Zalecenia:*

1. Rozwój funkcji małych portów i przystani morskich.

2.9. Cel IX. Rozbudowa infrastruktury technicznej, poprawa gospodarki wodno-ściekowej, rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne źródła energii i zwiększenie dostępności cyfrowej.

Kierunek 3. Budowa i rozbudowa sieci gazowych.

*Ustalenia:*

5. Rozbudowa terminalu LNG w Świnoujściu.

Kierunek 9. Zahamowanie wzrostu i obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego oraz przeciwdziałanie skutkom suszy.

*Ustalenia:*

8. Realizacja Programu ochrony brzegów morskich zakładającego:

- budowę, rozbudowę, utrzymanie i usuwanie uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich,
- zapewnienie stabilizacji linii brzegowej wg stanu z 2000 r. i zapobieganie zanikowi plaż,
- monitorowanie brzegów morskich, ich stanu aktualnego, w celu wskazania niezbędnych działań służących ich ochronie.

2.10. Cel X. Rozwój infrastruktury obronności i bezpieczeństwa Państwa.

*Ustalenia:*

2. Uwzględnianie w dokumentach strategicznych i planistycznych samorządów terytorialnych i administracji rządowej (dla obszarów morskich) rozmieszczenia i bezkolizyjnego funkcjonowania obszarów, obiektów i urządzeń infrastruktury służącej obronności i bezpieczeństwu państwa (tereny zamknięte wraz z ich strefami ochronnymi) przy uwzględnieniu wytycznych Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP, Strategii Obronności RP oraz Wizji Sił Zbrojnych RP do roku 2030 i przepisów odrębnych.

*Zalecenia:*

3. Porządkowanie stanu prawnego terenów zamkniętych i ich stref ochronnych przez wprowadzanie stosownych ograniczeń użytkowania terenu w planach miejscowych oraz ustanawianie obszarów ograniczonego użytkowania.

3.2. Cel XII. Racjonalizacja rozwoju gospodarczego i ochrona zasobów w obszarze funkcjonalnym Strefy Przybrzeżnej.

Kierunek 1. Rozwijanie regionalnych specjalizacji w oparciu o ochronę i wykorzystanie endogenicznych potencjałów przyrodniczych i kulturowych.

*Ustalenia:*

2. Rozwój branży morskiej, w tym:

- budowa infrastruktury portowej, połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu,
- lokalizacja infrastruktury i suprastruktury logistycznej w obszarach węzłowych: Szczecin, Świnoujście, Koszalin–Kołobrzeg–Białogard,
- budowa, rozbudowa nowoczesnych terminali kontenerowych w Szczecinie i Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego,
- rozbudowa portu morsko-rzecznego w Policach,
- rozbudowa portu morsko-rzecznego w Darłowie.

*Zalecenia:*

1. Zagospodarowanie nadmorskich obszarów portowych uwzględniające funkcje przeładunkową oraz rybacką.

2. Zachowanie morskich przystani rybackich jako nieodzownego elementu dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego strefy nadmorskiej.

3. Rozwój funkcji turystycznych w portach i przystaniach morskich.

4. Preferencja rozwoju jakościowego nad ilościowym w obszarze turystyki oraz działania na rzecz wydłużenia sezonu turystycznego.

5. Rozwój sektora turystycznego na bazie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego.

7. Rozwój turystyki zdrowotnej w oparciu o uzdrowiska nadmorskie.

11. Ograniczenie inwestycji na obszarach cennych przyrodniczo, w tym w ochrona lasów pasa nadmorskiego.

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym wskazane w dokumencie:

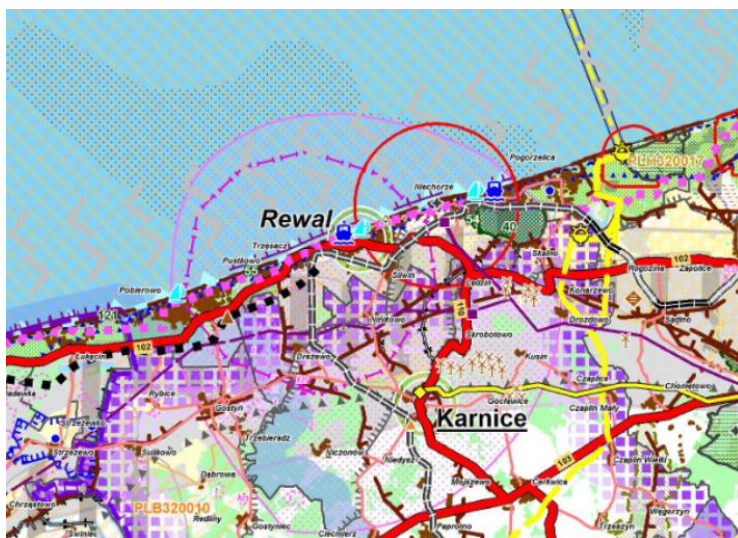
Inwestycja celu publicznego	Obszar	Dokument
Odtworzenie nadmorskiego połączenia Kamień Pomorski-Trzebiatów (w nowym przebiegu – blisko linii brzegowej)	Gminy: Kamień Pom., Dziwnów, Rewal, Trzebiatów	- Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej
Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m	Miasto Szczecin, Police, Stepnica, miasto Świnoujście, Goleniów	Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 Kontrakt terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego



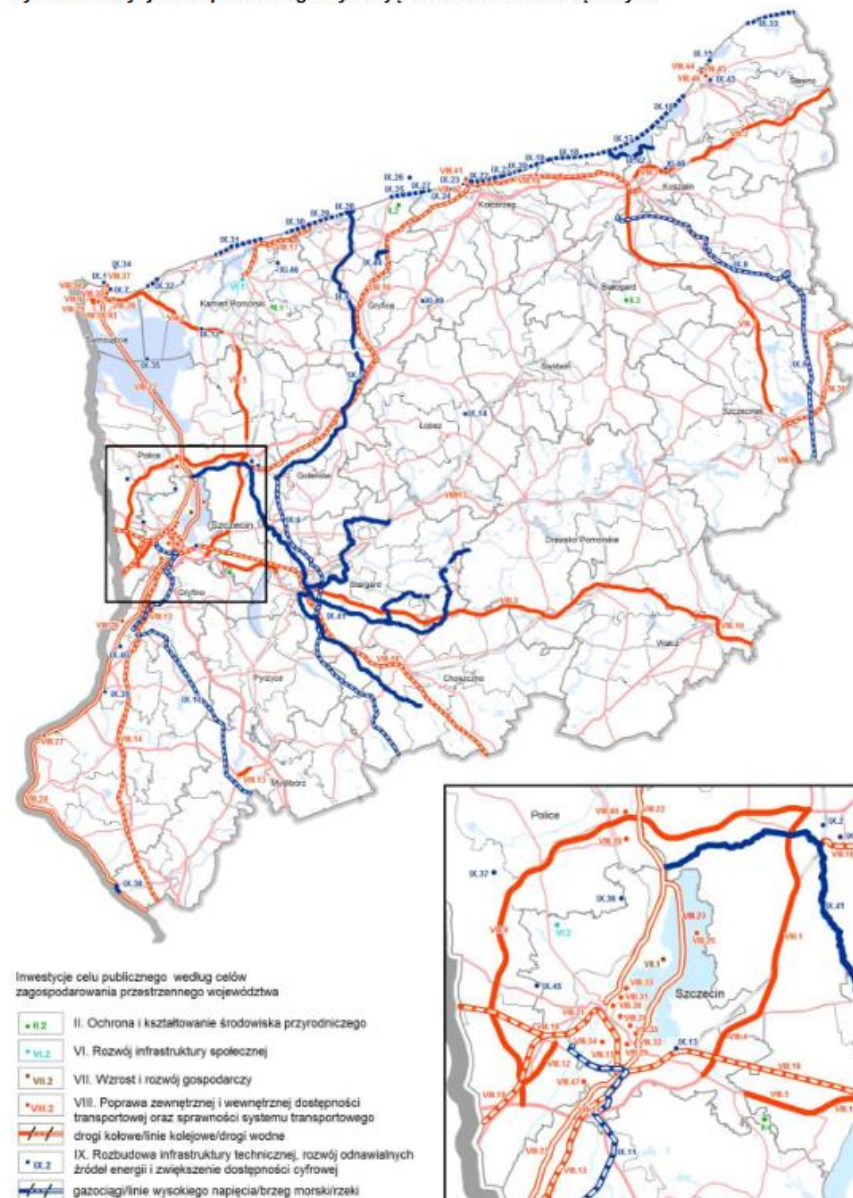
Inwestycja celu publicznego	Obszar	Dokument
Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego	Terminal promowy w Świnoujściu	Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)
Budowa nabrzeża głębokowodnego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	Port w Świnoujściu	Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego
Terminal pasażerski – modernizacja podejścia promowego przy nabrzeżu Ro-Ro	Port Kołobrzeg	Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)
Przebudowa wejścia do Portu Darłowo	Port w Darłowie	Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego
Przebudowa istniejących nabrzeży, budowa nabrzeża typu ciężkiego wraz z drogą dojazdową na potrzeby portu morskiego w Darłowie	Port w Darłowie	Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)
Budowa Nabrzeża Refulacyjnego na potrzeby obsługi statków handlowych w Porcie Darłowo	Port w Darłowie	Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)
Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu	Port w Świnoujściu	Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą 2030 r.)
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe: Darłówek (km 267,0–270,6)	Gmina Darłowo	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Mierzeja Jeziora Bukowo (km 277,0–288,5)	Gmina Darłowo	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Mierzeja Jeziora Jamno (km 288,5–301,0)	Gmina Mielno	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sarbinowo (km 304,0–309,5) / Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe	Gmina Mielno	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Ustronie Morskie 1 (km 309,5–313,5)	gmina Ustronie Morskie	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Ustronie Morskie 2 (km 316,0–317,05)	gmina Ustronie Morskie	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe: Ustronie Morskie 3 (km 319,0–324,0)	gmina Ustronie Morskie	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Kołobrzeg 1 (km 324,0–327,0)	Gmina Kołobrzeg	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia	Gmina Kołobrzeg	Program Ochrony Brzegów Morskich

Inwestycja celu publicznego	Obszar	Dokument
brzegowe: Kołobrzeg 2 (km 327,0–336,5)		
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi: Kołobrzeg 3 (km 338,0–339,5)	Gmina Kołobrzeg	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe: Dźwirzyno (km 343,0–345,4)	Gmina Kołobrzeg	Program Ochrony Brzegów Morskich
Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego: otwarte morze (km 175,33–345,5)	Morze Bałtyckie	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe: Mrzeżyno (km 345,5–352,2)	Gmina Trzebiatów	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie: Niechorze 1 (km 360,7–364,0)	Gmina Rewal	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe: Niechorze 2 (km 364,0–368,3)	Gmina Rewal	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe: Niechorze – Pobierowo (km 368,3–379,5)	Gmina Rewal	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie, umocnienia brzegowe: Mierzeja Dziwnowska (km 385,4–396,2)	Gmina Dziwnów	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie: Międzyzdroje (km 411,6–413,5)	Gmina Międzyzdroje	Program Ochrony Brzegów Morskich
Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi, umocnienia brzegowe dla lokalizacji: Jarosławiec 2 (km 244,6 – 246,6), Jarosławiec 3 (km 247,8-248,8), Jarosławiec 4 (km 249,5-250,9), Jarosławiec 5 (km 253,8-256,5)	Gmina Postomino	Program Ochrony Brzegów Morskich
Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego: otwarte morze (km 345,5–428,1)	Morze Bałtyckie	Program Ochrony Brzegów Morskich

Na rysunku planu (ilustracje poniżej) wskazano lokalizacje proponowanych nowych przystani morskich. Trzy w okolicach Mielna, trzy w okolicach miejscowości Rewal oraz jedna w Świnoujściu.



Ryc. 4 Inwestycje celu publicznego wynikające z dokumentów rządowych



## Polityka transportowa województwa zachodniopomorskiego do roku 2030

Data uchwalenia: 30 sierpnia 2021

Strona www:

[http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/polityka\\_transportowa\\_2021\\_1.pdf](http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/polityka_transportowa_2021_1.pdf)

### Odniesienia do obszarów morskich:

W Polityce transportowej województwa zachodniopomorskiego do roku 2030 jednym z celów jest podniesienie dostępności do portów, m.in. budowa podejścia Północnego do portu w Świnoujściu – o gł. Technicznej 17 m, która umożliwi obsługę największych jednostek jakie mogą wchodzić na Bałtyk.

W dalszym ciągu będą budowane trasy rowerowe Euro Velo nr 10 wzdłuż wybrzeża.





8

## Polityka turystyczna Pomorza Zachodniego

Data uchwalenia: 30 sierpnia 2021 r.

Strona www: <http://eregion.wzp.pl/strategie/polityka-turystyczna-pomorza-zachodniego>

### Odniesienia do obszarów morskich:

W polityce obszar nadmorski wskazany jest jako obszar rozwoju turystyki wodnej - żeglarskiej oraz kajakowej. Funkcjonuje także zachodniopomorski szlak żeglarski.

Wzdłuż linii brzegowej powstaje długodystansowa trasa rowerowa.

Map of the Szczecin region showing various cycling routes and railway lines. The map includes the city of Szczecin and surrounding areas like Jarosławiec, Ustka, and Świdwin. A legend in the bottom right corner identifies the routes:

- Velo Baltica (dark blue line)
- Wokół Zalewu Szczecińskiego (medium blue line)
- Blue Velo (light blue line)
- Trasa Pojezierzy Zachodnich (green line)
- Stary Kolejowy Szlak (yellow-green line)
- linie kolejowe (grey line)

Wykres 1. Podsumowanie liczby rowerzystów na trasach rowerowych Pomorza Zachodniego w roku 2019

### Koncentracja na wybranych typach turystyki w regionie m.in.:

- kontynuacja działań na rzecz rozwoju i umocnienia pozycji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego,
- kontynuacja działań na rzecz rozwoju sieci szlaków kajakowych,
- kontynuacja działań na rzecz rozwoju turystyki rehabilitacyjnej, uzdrowiskowej oraz Wellness & Spa.

---

## **Polityka gospodarcza województwa zachodniopomorskiego**

*Data uchwalenia: 13 grudnia 2023*

*Strona www: <https://smart.wzp.pl/polityka-gospodarcza-pomorza-zachodniego>*

---

### *Odniesienia do obszarów morskich:*

Dokument wskazuje na dążenie województwa do jak najmniejszej emisji oraz wspieranie nowych technologii.

W kolejnych latach jednym z istotniejszych wyzwań stojących przed województwem będzie podjęcie skutecznych działań, które w oparciu o wewnętrzny potencjał pozwolą wykreować obszary specjalizacji gospodarczych. Są to branże o wyjątkowych walorach rynkowych i dużym potencjale rozwoju innowacyjnych rozwiązań. Ich pojawienie się umożliwi przesunięcie produkcji w łańcuchach wartości oraz konkurowanie na arenie międzynarodowej.

W wymiarze infrastrukturalnym mocnymi stronami regionu są porty morskie jako elementy multimodalnych sieci transportowych oraz dobre skomunikowanie z Europą Zachodnią i Północną. Ponadto zaletą jest duży potencjał lokalizacji nowych przedsiębiorstw, w szczególności związanych z rozwojem niebieskiej i zielonej gospodarki oraz dla rozwoju energetyki odnawialnej.

Pomorze Zachodnie posiada unikalne warunki do uprawiania turystyki uzdrowskiej, aktywnej, kreatywnej i specjalistycznej. Największa baza noclegowa w Polsce i najwyższy stopień jej wykorzystania to fakt. Na terenie regionu znajdują się również jedno z najpiękniejszych uzdrowisk: Kołobrzeg i Świnoujście oraz Kamień Pomorski, Połczyn-Zdrój, Dąbki. Obecna sytuacja szybciej kieruje region w kierunku mikroturystyki.

Region Pomorza Zachodniego z zainteresowaniem spogląda na Europejski Zielony Ład. To nowo proponowana unijna strategia wzrostu, która ma przekształcić Unię w neutralne klimatycznie, sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo o nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce. Zawiera ona plan działań umożliwiających bardziej efektywne wykorzystanie zasobów za sprawą przejścia na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym (GOZ), zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń i przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej. Władze samorządu będą wspierały inicjatywy mające na celu zmianę modeli biznesowych regionalnych przedsiębiorstw, zgodnie z wytycznymi wskazanymi w strategii.

Również sektor offshore może odnieść wiele korzyści z zachodzących zmian. Firmy z regionu dysponują znaczącym potencjałem do budowy konstrukcji offshore, w tym specjalistycznych jednostek pływających do eksploatacji zasobów morza. Południowy Bałtyk charakteryzuje się idealnymi warunkami do budowy morskich farm wiatrowych. W ocenie ekspertów Polska jest jednym z największych rynków wschodzącym tego sektora w Europie. Zachodniopomorscy przedsiębiorcy posiadają duże doświadczenie w produkcji elementów niezbędnych do budowy morskich i lądowych farm wiatrowych, które dobrze wykorzystane przyspieszy zieloną transformację regionu.

---

## **Zmiana Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego**

*Data uchwalenia: 1 grudnia 2023*

*Strona www: <https://rpo.wzp.pl/o-programie/poznaj-program-regionalny-i-jego-zasady/regionalny-program-operacyjny-województwa-zachodniopomorskiego-2014-2020>*

---

### *Odniesienia do obszarów morskich:*

W Zmianie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 wskazano następujące cele tematyczne oraz priorytety inwestycyjne:

CT7 - Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej

- 7c (EFRR) 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

Cel szczegółowy 3: Poprawiona dostępność transportem wodnym

Typy projektów:

1. Budowa, rozbudowa lub modernizacja ogólnodostępnej infrastruktury szlaków żeglownych, utrzymanie dróg wodnych prowadzących do portów, monitoring dróg wodnych, w tym związany z systemami zarządzania ruchem.

---

## **Zmiana kontraktu terytorialnego dla województwa zachodniopomorskiego**

*Data uchwalenia: 18 lipca 2022*

*Strona www: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20220000742>*

---

### *Odniesienia do obszarów morskich:*

Dokument nie zmienił się w odniesieniu do obszarów morskich.

Kontrakt terytorialny, to umowa zawierana pomiędzy rządem a województwem, która określa cele i najistotniejsze inwestycje dla obu stron, sposób ich finansowania i realizacji. Brak nowych inwestycji dot. obszarów morskich.



---

## **Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego 2030**

Data uchwalenia: 28 października 2021

Strona www: [http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/pos\\_wz\\_2030.pdf](http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/pos_wz_2030.pdf)

---

### *Odniesienia do obszarów morskich:*

#### **CELE PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA:**

##### **GOSPODAROWANIE WODAMI.**

GW III. Ochrona i racjonalne wykorzystanie strefy brzegowej morza.

Zadania:

- GW.7. Ochrona pasa wybrzeża południowego Bałtyku
- GW 7.1. Realizacja zadań ujętych w „Programie ochrony brzegów morskich” (realizacja do 2023 r.)
- GW 7.2. Monitoring strefy brzegowej południowego Bałtyku
- GW 7.3. Ochrona terenów narażonych na zanieczyszczenia przed nadmiernym wykorzystaniem turystycznym
- GW 7.4 Uwzględnianie w dokumentach planistycznych zapisów dotyczących ochrony pasa wybrzeża przed nadmiernym zainwestowaniem
- GW 7.5. Prowadzenie edukacji turystów o walorach i procesach zachodzących na wybrzeżu

##### **ZASOBY GEOLOGICZNE**

ZG I. Racjonalne gospodarowanie zasobami geologicznymi.

##### **ZASOBY PRZYRODNICZE**

ZP II. Rozwój turystyki zrównoważonej korzystającej z zasobów przyrodniczych walorów krajobrazowych.

---

## **Polityka ekologiczna województwa zachodniopomorskiego**

Data uchwalenia: 28.10.2021 r.

Strona www: [http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/polityka\\_ekologiczna\\_2021](http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/polityka_ekologiczna_2021)

---

### *Odniesienia do obszarów morskich:*

Brak odniesień do obszarów morskich.

## Analiza dokumentów strategicznych na poziomie gminy

Delimitacja obszaru opracowania:

Do analizy włączono dokumenty gminne określające i precyzujące swoimi zapisami główne kierunki i priorytety w rozwoju jednostek terytorialnych, w tym kierunki odnoszące się do strefy przybrzeżnej lub deklarujące oczekiwania względem obszarów morskich:

- gminne strategie rozwoju,
- lokalne programy rozwoju,
- gminne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- gminne programy rozwojowe oraz inne dokumenty lokalne o charakterze strategicznym.

Zostały one wybrane do szczegółowych analiz w kontekście planowania przestrzennego obszarów morskich. Liczba, rodzaj i aktualność wykorzystanych dokumentów mogą się różnić w zależności od gminy.

### Miasto Świnoujście

#### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście w zakresie ustanowienia strefy ochronnej kompleksu wojskowego K-4381 Karsibór przyjęta uchwałą Nr L/372/2017 Rady Miasta Świnoujście z dnia 23 listopada 2017 r.	Aktualne
2) Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014 – 2020, przyjęta Uchwałą Nr XLIV/354/2013 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 października 2013 r.	Aktualny
3) 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.	Aktualny ze zmianą w Załączniku nr 1 zawierający „Wykaz zadań do Wieloletnich Strategicznych Programów Operacyjnych Miasta Świnoujście na lata 2014-2023”.
4) Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010 – 2020, przyjęty Uchwałą Nr LXXIV/591/2010 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 sierpnia 2010 r.	Nieaktualny Zastąpiony przez Gminny Program Rewitalizacji 2017-2027, zmieniony w 2019 roku
5) Strategia rozwoju turystyki dla miasta Świnoujście na lata 2019-2029	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
6) Statut Uzdrowiska Świnoujście	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
7) Strategia rozwoju sportu Miasta Świnoujście na lata 2019 - 2028	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku

### **Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście w zakresie ustanowienia strefy ochronnej kompleksu wojskowego K-4381 Karsibór**

*Data uchwalenia: 23 listopada 2017*

*Strona www: <https://bip.um.swinoujście.pl/artukul/295/23732/zmiana-studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego-miasta-swinoujście>*

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Gospodarka morska oraz turystyka to dwie dominujące funkcje gospodarcze o charakterze miastotwórczym. Na dalszy ich rozwój wpływa położenie miasta na styku dróg lądowych i wodnych, bezpośrednio u wybrzeża Bałtyku, bezpośrednie sąsiedztwo z Republiką Federalną Niemiec i bliskie sąsiedztwo Skandynawii, bogactwo środowiska naturalnego i fizjonomii krajobrazu, a także dysponowanie dużymi akwenami w granicach miasta.

*misja: Świnoujście - regionalnym centrum wysp południowego Bałtyku w układzie transgranicznym, międzynarodowym kurortem nadmorskim o wysokim prestiżu i nowoczesnym miastem portowym.*

W studium wskazano następujące cele gospodarcze, odnoszące się do gospodarki morskiej:

- rozwój oferty usług uzdrowiskowych i turystycznych, ze szczególnym uwzględnieniem turystyki wodnej o znaczeniu regionalnym i transgranicznym,
- rozwój morskiego portu w Świnoujściu poprzez zwiększenie oferty świadczonych usług,
- rozwój poziomu świadczonych usług.

W rozdziale 5.2.1. opisano następujące nowe struktury przestrzenne:

Tereny Ognickich Łęgów, południową część Półwyspu Mielin i wyspę Mielino przeznacza się na rozmaite funkcje komercyjne związane z gospodarką morską. Sposób zagospodarowania Ognickich Łęgów winien uwzględniać szereg wymogów, wynikających z poniższych uwarunkowań:

- \* położenia terenu w bezpośrednim sąsiedztwie cennych przyrodniczo i krajobrazowo obszarów (proponowany użytek ekologiczny „Wyspy Bielawki”, projektowany użytek ekologiczny „Karsiborska Kępa”, Woliński Park Narodowy),\* ekspozycji krajobrazowej z wód Świny i Starej Świny,
- \* niekorzystnych warunków gruntowo – wodnych.

Tereny te rezerwuje się dla lokalizacji m.in. portu kontenerowego z lokalnym centrum logistycznym i tzw. „parku technologicznego”, jako przedsięwzięcia inwestycyjnego, gdzie

będą stosowane wysokie, nowoczesne technologie (m. in. w celu minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko). Wskazane jest, aby w parku technologicznym zieleń zajmowała co najmniej 25% całego obszaru, a wysokość zabudowy nie przekraczała 12 m. Dla terenu tego ustala się specjalny tryb realizacji przedsięwzięcia – zorganizowaną działalność inwestycyjną jako wielkiego projektu w prestiżowym rejonie miasta.

Południową część Półwyspu Mielin położonego w granicach administracyjnych portu przeznacza się pod rozwój turystyki, jachtingu i nieuciążliwej działalności usługowej.

Wyspę Mielino rezerwuje się pod rozwój różnorodnych funkcji związanych z gospodarką morską z możliwością lokalizacji portu śródlądowego, a także rozmaitych funkcji towarzyszących.

Ponadto w obrębie portu, jak również poza jego granicami wyznacza się inne tereny, aktualnie nie zainwestowane, pod zagospodarowanie dla funkcji związanych z portem i gospodarką morską. Są to następujące tereny położone na wyspie Wolin: na południe od obszaru przemysłu stoczniowego, na wschód od wywrotnicy wagonów w obszarze przeładunków masowych do ul. Ku Morzu, na północ od obszaru przeładunków masowych do linii brzegowej morza.

Przekształcenia struktur istniejących:

Działania restrukturyzacyjne na dużą skalę, które dotyczyć będą przekształceń zarówno funkcjonalnych, jak i przestrzennych zakłada się na terenie portu na prawobrzeżu. Harmonijna egzystencja dwóch wiodących funkcji miasta wymaga stopniowego ograniczania negatywnego oddziaływania portu na środowisko.

Docelowo, port w Świnoujściu winien odrywać rolę portu uniwersalnego.

Przekształcenia w obrębie portu na lewobrzeżu dotyczyć będą terenów po byłej JAR, położonych w rejonie kanałów Mielńskiego - Mulnik oraz Basenu Północnego. Pierwszy z nich przeznacza się na funkcje gospodarki morskiej. Preferuje się turystykę wodną, powiązaną z nieuciążliwą działalnością usługową, w tym z jej zapleczem technicznym (szkutnictwo itp.) i zimowiskiem dla jachtów oraz dla jednostek białej floty. W rejonie Kanału Mulnik proponuje się budowę portu jachtowego, portu dla statków wycieczkowych oraz bazy wędkarskiej. Przyszłe zagospodarowanie winno uwzględniać maksymalną ochronę istniejącej zieleni leśnej, a także wykorzystanie historycznych obiektów kubaturowych. Teren Basenu Północnego przeznacza się na marinę.

Port w Świnoujściu jest wielofunkcyjny, pełniąc następujące działalności:

- przeładunkowo - składową,
- obsługi promów morskich,
- przemysłowo - usługową,
- rybołówstwa morskiego,
- komunikacyjno – turystyczną,
- miejskiej komunikacji wodnej,
- specjalną (marynarka wojenna).

Kierunki rozwoju gospodarki morskiej:

Gospodarka morska nadal stanowić będzie jedną z dwóch głównych funkcji w mieście; równorzędną w stosunku do funkcji uzdrowiskowej i turystyczno-wypoczynkowej, będąc

jednocześnie jedną z wiodących funkcji regionu. Funkcja ta wymaga tworzenia nowych warunków do jej dalszego rozwoju.

W świetle istniejących uwarunkowań rozwoju gospodarki morskiej, priorytetowym czynnikiem jest wzrost konkurencyjności portu. Aby spełnić ten warunek, port w Świnoujściu, musi świadczyć usługi na najwyższym poziomie, odpowiadającym standardom europejskim i światowym, a zakres tych usług musi ulec zmianie, zmierzającej w kierunku rozszerzenia obrotu portowo - morskiego. W tym celu, niezależnie od rozwoju przestrzennego portu i przygotowaniu nowych terenów pod inwestycje, niezbędna jest jego restrukturyzacja oraz modernizacja istniejącego układu funkcjonalno - przestrzennego.

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.

Oprócz tradycyjnych usług świadczonych przez port (przeładunek, składowanie, usługi nawigacyjne) należy rozwijać sektor usług dystrybucyjno - logistycznych, obejmujących szeroki asortyment usług manipulacyjno - uszlachetniających, na które pojawia się popyt, a świadczenie których jest szczególnie opłacalne. Oznacza to konieczność stworzenia atrakcyjnych warunków dla przyciągnięcia potencjalnych inwestorów, zainteresowanych budową specjalistycznych terminali przeładunkowo – składowych (np.: owoce cytrusowe, artykuły rolnicze - spożywcze, oleje) lub zakładów przemysłu przyportowego, dla których port będzie elementem układu transportowego (eksport, import i tranzyt). Port będzie współpracować z pozostałymi platformami Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, zlokalizowanymi poza strukturami portowymi Świnoujścia.

W zakresie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu przewiduje się modernizację i przebudowę toru wejściowego na Zatoce Pomorskiej do głębokości 14,5m i odpowiedniej szerokości w dnie, stałe utrzymanie głębokości 14,5m przy nabrzeżach przeładunkowych po wschodniej stronie Świny. Przewiduje się budowę obrotnicy centralnej dla statków w porcie Świnoujście. Zakłada się modernizację i pogłębienie całego toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m.

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 A-3. Zaleca się opracowanie studium komunikacyjnego uwzględniającego powiązanie obszarów wyszczególnionych w obrębie portu z drogą krajową nr 3. Zakłada się modernizację powiązań zewnętrznych portu siecią kolejową i rozbudowę wewnątrz portowych układów kolejowych.

Z uwagi na uwarunkowania wynikające z walorów środowiskowych (tzw. „Bramy Świny”) oraz aktualnego zainwestowania wysp Uznam i Wolin, zakłada się następujące kierunki rozwoju funkcjonalno - przestrzennego portu w Świnoujściu:

.... dla terenów położonych na wyspie Uznam - rozwój funkcji mniej uciążliwych, nie kolizyjnych w stosunku do funkcji turystyczno - uzdrowiskowej i mieszkaniowej, z preferencją rozwoju turystyki morskiej, przy czym tereny położone w północnej części wyspy należy wykluczyć dla rozwoju funkcji związanych z przeładunkiem towarów i przemysłem portowym, na rzecz turystyki, w tym jachtingu i wszelkiego rodzaju działalności obsługującej ruch turystyczny,

.... dla terenów położonych na wyspie Wolin oraz na wyspie Mielino- rozwój wszystkich funkcji portowych, przy założeniu stosowania nowoczesnych technologii minimalizujących w sposób maksymalnie możliwy, negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i krajobraz oraz na tereny, dla których funkcja portowa jest kolizyjną (turystyczno - uzdrowiskowe, mieszkaniowe).

W układzie przestrzennym miasta tereny rozwojowe portu pod kątem nowego zainwestowania przedstawiają się następująco:

Wyspa Uznam:

\* Basen Północny - budowa portu dla jednostek turystycznych (marina) z niezbędnym zapleczem (obiekty hotelowe, apartamentowe, pensjonatowe, gastronomiczne, handlowe) z uwzględnieniem lokalizacji granicznego punktu kontrolnego jednostek. Minimalna głębokość basenu powinna wynosić 3,5m,

\* lokalizacja dworca pasażerskiego dla statków „białej floty”, w tym żeglugi zagranicznej wraz z niezbędną infrastrukturą do obsługi ruchu międzynarodowego,

\* tereny po byłej JAR w rejonie kanałów: Mielńskiego i Mulnik - funkcje gospodarki morskiej. Aktywizacja tych terenów związana będzie głównie z turystyką wodną powiązaną z nieuciążliwą działalnością usługową, w tym z jej zapleczem technicznym (szkutnictwo itp.) i zimowiskiem dla jachtów oraz dla jednostek „białej floty”. W rejonie Kanału Mulnik proponuje się budowę bazy, która spełniałaby jednocześnie funkcje portu jachtowego, portu dla statków wycieczkowych (małych i średnich) oraz bazy wędkarskiej (wędkarstwa morskiego, zalewowego i rzecznoego). Winna ona być wyposażona w zaplecze noclegowe, sanitariaty, baseny, korty, wypożyczalnię rowerów, stajnie z końmi i inne atrakcje. Zaplecze remontowo - postojowe pozwoli jej funkcjonować praktycznie przez cały rok. Minimalna głębokość basenów powinna wynosić 3,5m. Dopuszcza się wariantowo wykorzystanie nabrzeży po JAR dla celów przeładunków portowych połączonych linią kolejową z przejściem granicznym w Garz. Należy pozostawić rezerwę terenu dla stałej przeprawy przez Świnę (wariant I),

\* półwysep Mielin - część północna winna być wykluczona z inwestowania z pozostawieniem istniejącej zieleni wysokiej. Pozostały teren przeznacza się pod rozwój turystyki, jachtingu i nieuciążliwej działalności usługowej z rezerwą terenu dla stałej przeprawy przez Świnę (wariant II).

#### Wyspa Mielino:

\* rozwój różnorodnych funkcji związanych z gospodarką morską z możliwością lokalizacji portu śródlądowego, a także rozmaitych funkcji towarzyszących, w tym zakłady przyportowe. Port dla floty rzecznej winien pełnić dwie funkcje: przeładunkowo - składową oraz bazy postojowo - dystrybucyjnej i remontowej. Północny cypel wyspy rezerwuje się dla inwestycji związanej z rozwojem działalności przemysłu stocznioowego (ścięcie cypla i budowa obrotnicy o średnicy ok. 350m oraz zaplecza wraz z nabrzeżem na wschodnim brzegu). Należy pozostawić rezerwę terenu dla stałej przeprawy przez Świnę (wariant I).

#### Wyspa Wolin:

\* obszar położony na północ od obszaru przeładunków masowych, na wschód od falochronu do linii stanowiącej przedłużenie ul. Ku Morzu (wody morza terytorialnego i pas plaży oraz wydmy) - rezerwa na cele gospodarki morskiej mając na względzie rozwój głębokowodnego portu morskiego. Zakłada się rozbudowę portu w morzu z pirsami i falochronami po wschodniej stronie Świny. Przyszły sposób zagospodarowania winien uwzględniać wykorzystanie turystyczne latarni morskiej i XIX-wiecznego fortu oraz powiązanie komunikacyjne obszaru (gdzie obiekty te są zlokalizowane) z wyspą Uznam (prom typu „taksówka wodna”) oraz z siecią tras rowerowych wyspy Wolin. Obszar rezerwy w całości znajduje się aktualnie poza granicami administracyjnymi portu,

\* teren położony na wschód od obszaru przeładunków masowych, między wywrotnicą wagonów i ulicą Ku Morzu - rezerwa pod rozwój portu, zaplecze portu w morzu. Wschodnia część tego obszaru, przylegająca do ul. Ku Morzu znajduje się aktualnie poza granicami administracyjnymi portu,

\* teren położony pomiędzy obszarem przemysłu stocznioowego i Ognicą - teren rozwojowy portu na działalność przeładunkowo - składową, nie wyłączając płynnych towarów masowych, a także przemysł przyportowy. Jednym z wariantów może być lokalizacja w tym rejonie portu rybackiego. Należy pozostawić rezerwę terenu dla stałej przeprawy przez Świnę (wariant I),

\* teren Ognickich Łęgów - aktualnie jedynie nabrzeża znajdują się w granicach administracyjnych portu, biorąc jednak pod uwagę perspektywiczne potrzeby portu jak terminale multimodalne, lokalne centrum logistyczno - dystrybucyjne, cały ten rejon rezerwuje się na cele inwestycyjne, z przeznaczeniem na port kontenerowy i towarzyszący przemysł o formule „parku technologicznego”. Z uwagi na ekspozycję krajobrazową tego obszaru narzuca się reżim zorganizowanego procesu inwestycyjnego, gdzie warunkiem udostępnienia terenu Ognickich Łęgów będzie zgromadzenie odpowiedniego potencjału inwestycyjnego (jednorazowe zainwestowanie minimum 50% terenu). Następnym czynnikiem warunkującym udostępnienie Ognickich Łęgów dla celów inwestycyjnych jest wyczerpanie się innych rezerw terenowych, położonych bliżej obszarów zainwestowanych portu. Należy pozostawić rezerwę terenu dla stałej przeprawy przez Świnę (wariant II).

Dla aktualnie zainwestowanych terenów portowych w Świnoujściu zakłada się następujące kierunki rozwoju i przekształceń:

#### Wyspa Uznam:

- obszar wykorzystywany aktualnie przez Marynarkę Wojenną w otoczeniu basenów: Zimowego, Węglowego i Południowego będzie przekształcany pod kątem potrzeb bazy floty bałtyckiej Paktu Północnoatlantyckiego NATO,
- istniejącą bazę paliw płynnych przekształca się w nowoczesny terminal paliwowy,
- nabrzeże w rejonie przeprawy promowej w Karsiborzu może być rozbudowywane i wykorzystywane między innymi jako przeładunkowe dla celów wojskowych NATO.

#### Wyspa Wolin:

\* Obszar przeładunków masowych - rozwój portu głębokowodnego z maksymalnym wykorzystaniem jedynych na terenie portu w Świnoujściu nabrzeży dla statków o tonażu do 100 tys. DWT. Przekształcenia winny zmierzać do maksymalnej uniwersalizacji tego obszaru, dywersyfikacji nabrzeży, poszerzenia zakresu świadczonych usług portowych i zastosowania rozwiązań ograniczających uciążliwość portu dla środowiska i ludzi. Zaleca się zwiększanie udziału drobnicy w przeładunkach i stopniowe ograniczanie przeładunków towarów masowych, poprzez dostosowanie nabrzeży do większych obciążeń oraz zagospodarowywanie rezerw terenowych na place manipulacyjno - składowe i magazyny. Jednym z pierwszych, które można byłoby przystosować do tych celów jest niedokończone nabrzeże Armatorskie (postojowe), które wspólnie z nabrzeżem Chemików może stanowić jednolitą linię cumowniczą do przyjmowania statków kontenerowych. Rozwinięta sieć kolejowa predestynuje ten rejon do wykorzystania przede wszystkim transportu kolejowego do wywozu kontenerów. Dalsze uzbrojenie nabrzeży w stosowne dźwigi pozwoliłoby także na przyjmowanie promów morskich ro - ro i w systemie lo – lo,

\* Terminal promowy - intensyfikacja i rozwój żeglugi promowej związana jest z następującymi zagadnieniami: budową stanowiska nr 1, budową właściwych połączeń komunikacyjnych (drogowych i kolejowych) w rejonie bazy, budową zaplecza placowego. W przypadku wzrostu obrotów pasażersko - towarowych w relacjach ro -ro należy przewidzieć budowę stanowiska promowego nr 1 jako kolejowego lub kolejowo - samochodowego oraz możliwość wykorzystania innych nabrzeży na terenie portu do współpracy z bazą, jako nabrzeży postojowych dla promów morskich (włączając nabrzeża na wyspie Uznam). Należy dokończyć budowę obiektów lądowych związanych z obsługą ruchu pasażerskiego i pracą służb obsługujących terminal i przejście graniczne. W bezpośrednim sąsiedztwie bazy przewiduje się budowę ośrodka usług okołoterminalowych z bogatą ofertą usług: hotelowych, gastronomicznych, handlowych, bankowo – administracyjnych itp.,

\* Wolny Obszar Celny - obszar ten winien stanowić centrum przemysłu przyportowego z możliwością przeładunków towarów przetwarzanych w tym rejonie, np.: ryb, owoców cytrusowych, drobnicy konwencjonalnej. W tym celu należałoby przywrócić pierwotną głębokość Basenu Atlantyckiego - 9,5m, zaś w Basenie Bałtyckim, którego głównym przeznaczeniem może być port rybacki dla trawlerów, utrzymać aktualną głębokość - 6,0m (w zależności od potrzeb pogłębić do 7,5m). Przeładunki, głównie towarów drobnicowych winny odbywać się w Basenie Atlantyckim. Znaczne zaplecze terenowe wokół obydwu basenów stwarza możliwość rozwoju przemysłu przetwórczego ryb i produktów rolnych, a także możliwość



uruchomienia konfekcjonowania towarów drobnicowych (sortowanie, metkowanie, przepakowywanie itp.),

\* Obszar przemysłu stocznioowego - zakłada się utrzymanie działalności stocznioowej na tym terenie, a także w zależności od przyjętych kierunków prywatyzacji i kooperacji z innymi przedsiębiorstwami; intensyfikację dotychczasowej funkcji, nie wykluczając produkcji i przebudowy statków, produkcji nietypowych konstrukcji stalowych na potrzeby krajowe i na eksport drogą morską. Jedną z możliwości rozwoju funkcji stocznioowej w Świnoujściu jest działalność w oparciu o inwestora strategicznego. Należy zbudować port rybacki w porcie, a zwolniony Basen Bosmański wykorzystać na cele miejskie.

Dawny basen portowy dla barek na wyspie Karsibór (Płw. Mielinek) proponuje się zaadaptować na cele przystani żeglarskiej.

Z uwagi na wybudowaną oczyszczalnię ścieków na Ostrowiu Grabowskim w Szczecinie (wód zaolejonych i ścieków z ładowni) zakłada się transport ścieków ze statków obsługiwanych przez port w Świnoujściu do tej oczyszczalni, drogą lądową lub barkami. W porcie należy wprowadzić skuteczny system odbioru odpadów wytwarzanych na statkach, opracować i wdrożyć spójny system opłat za korzystanie z urządzeń odbiorczych oraz opracować i wdrożyć system informacji i postępowania z odpadami na lądzie - realizując Strategię Bałtyku wprowadzoną Zaleceniem HELCOM Nr 17 (Komisji Helsińskiej jako organu wykonawczego Konwencji Helsińskiej).

Czynne obecnie pola refulacyjne należy zrehabilitować pod wskazane funkcje lub wykorzystać je najwyżej na składowanie urobku piaszczystego – nie zanieczyszczonego, bagrowanego np. z toru na Zatoce Pomorskiej. Urobek tego typu, nie zawierający substancji niebezpiecznych zaleca się składować na terenach wyspy Mielino i Ognickich Łęgów na wyspie Wolin w celu uzdatnienia tych terenów i przygotowania pod przyszłe inwestycje.

Gospodarka uzdrowiskowa - z uwagi na unikatowe warunki dla leczenia uzdrowiskowego Świnoujścia (warunki klimatyczne, zasoby przyrodnicze, infrastrukturę uzdrowiskową), a także duże zapotrzebowanie na lecznictwo uzdrowiskowe w Świnoujściu zakłada się dalszy rozwój funkcji uzdrowiskowej.

Główne kierunki działań w zakresie funkcji turystycznej:

- Na obszarze miasta:

- intensywny rozwój funkcji turystycznej, którego dynamika oparta jest na tworzeniu wyspecjalizowanych form rekreacji i turystyki, mających znaczenie dla właściwie pojętej konkurencyjności,
- intensyfikacja współpracy pomiędzy podmiotami funkcjonującymi na rynku turystycznym i realizacja programu włączenia się ich w finansowanie działań promocyjnych,
- łączenie istniejących działań w aspekcie rozwoju rekreacji i turystyki pod kątem inicjowania procesów sterowania i kooperacji,
- rozwój przemysłu turystycznego opartego na kompleksowej obsłudze turystyki morskiej,

- rozwój turystyki na zapleczu strefy związanej z linią brzegową,
- utrzymanie potencjału krajobrazu jako nośnika “image” wysp Uznam i Wolin,
- realizacja programu współpracy transgranicznej w aspekcie spójnej koncepcji turystyki i marketingu w trzech przedziałach czasowych; w krótkich przedziałach czasowych tworzenie bazy, selekcja partnerów), w średnich przedziałach czasowych uwzględniających wyższe koszty początkowe, ale niższe koszty eksploatacji, w dłuższych przedziałach czasowych umożliwiające finansowanie pakietów działań,
- optymalizacja podziału zadań między poszczególnymi środkami transportu jako nośnika potoków turystycznych przy jednoczesnym zastosowaniu przyjaznego dla środowiska procesu sterowania, uwzględniając stałe połączenie przez Świnę i przejście graniczne w Garz,
- intensyfikacja procesów rewaloryzacyjnych struktury miasta w szczególności w strefach brzegowych.

Wskazano nowe, stałe połączenie obu części miasta przewidziano w dwóch wariantach lokalizacyjnych:

**WARIANT I** - Zakłada budowę przeprawy na wysokości wyspy Mielino. Przeprawa została zlokalizowana w miejscu, gdzie nurt rzeki Świny jest rozdzielony wyspą Mielino. Część zachodnią stanowi kanał Mielński z wyznaczonym torem wodnym dla żeglugi. Część wschodnią to nurt rzeki Świny. Szerokość Kanału Mielńskiego w tym miejscu wynosi ok. 230m, rzeki Świny ok. 430m i wyspy Mielino ok. 440 m. Łączna szerokość przeszkody wynosi w przybliżeniu 1100m. W wariantcie tym należy uwzględnić strefy ochronne ujęć wody podziemnej „ODRA” i MSR. Całkowita długość nowego połączenia drogowego ulicy Karsiborskiej na wyspie Uznam z ulicą Wolińską (droga nr3) na wyspie Wolin w tym wariantcie wynosi 3,7km.

**WARIANT II** - Zlokalizowany jest bardziej na południe, w rejonie istniejącej przeprawy promowej w Karsiborzu. Oś przeprawy jest przesunięta ok. 2km na południe od wariantu I, na skraj wyspy Mielino i kanału Mielńskiego. Łączna szerokość nurtu rzeki Świny i kanału Mielńskiego w tym miejscu wynosi ok. 550m. Znaczne oddalenie przeprawy od centralnych dzielnic miasta zwiększa całkowitą długość połączenia ulicy Karsiborskiej z ulicą Wolińską do 9,5km.

Żegluga morska - istniejąca infrastruktura portowa powinna ulec przekształceniu. Składowiska, nabrzeża, place, połączenia drogowe i kolejowe stwarzają możliwość uruchomienia nowoczesnej bazy przeładunkowej. Uruchomienie Wolnego Obszaru Celnego daje szansę na zwiększenie przeładunków w porcie. Na rozwój infrastruktury portowej przeznaczone zostały tereny zlokalizowane na zachód od ulicy Ku Morzu.

Podstawowym zadaniem będzie również utrzymanie i rozwój bazy promów morskich. Ważnym czynnikiem decydującym o wielkości przewozów będzie również stan i jakość eksploatowanych jednostek. Konieczne będzie również utrzymanie i poszerzanie oferty przewozów sezonowych. Wzorem linii wakacyjnej Świnoujście - Roenne mogą okazać się one

bardzo atrakcyjne. Ważnym zadaniem o znaczeniu ponadregionalnym będzie również budowa nowego toru wodnego na Zatoce Pomorskiej.

---

## **Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014 – 2020**

*Data uchwalenia:* 24 października 2013

*Strona www:* <https://www.swinoujście.pl/uploads/files/Strategia%20Rozwoju%20Miasta>

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Świnoujście to miasto na prawach powiatu zlokalizowane w województwie zachodniopomorskim, dysponujące portem morskim. Jest to najdalej wysunięte na północny zachód miasto w kraju.

### **CELE STRATEGICZNE**

#### **B. ŚWINOUJŚCIE CAŁOROCZNYM KURORTEM.**

1. Tworzenie optymalnych warunków do rozwoju branży turystycznej.
2. Budowa silnej marki Świnoujścia jako kurortu w oparciu o strategię marketingową.
3. Rozszerzenie oferty turystycznej w oparciu o walory przyrodnicze, wartości historyczne i transgraniczność Miasta.

#### **C. ŚWINOUJŚCIE ATRAKCYJNE DLA INWESTORÓW, SZCZEGÓLNIE ZWIĄZANYCH Z GOSPODARKĄ MORSKĄ.**

1. Tworzenie warunków koegzystencji turystyki i gospodarki morskiej.
  2. Tworzenie warunków rozwoju i przyjaznego klimatu dla mikro, małych i średnich przedsiębiorstw.
- 

## **Wieloletnie Strategiczne Programy Operacyjne Miasta Świnoujście na lata 2014-2020**

*Data uchwalenia:* 26 czerwca 2014 r.

*Strona www:* <https://bip.um.swinoujście.pl/artykuly/1158/strategia-rozwoju>

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacji i transportu miasta (krajowego, regionalnego, międzynarodowego) m.in. przez usprawnienie połączeń między wyspami. Rozwój turystyki i produktu turystycznego „Świnoujście całorocznym kurortem”.

---

## **Strategia rozwoju turystyki dla miasta Świnoujście na lata 2019-2029**

*Data uchwalenia:* 6 grudnia 2019

*Strona www:* <https://www.swinoujście.pl/pl/artykul/89/58/dokumenty-strategiczne>

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

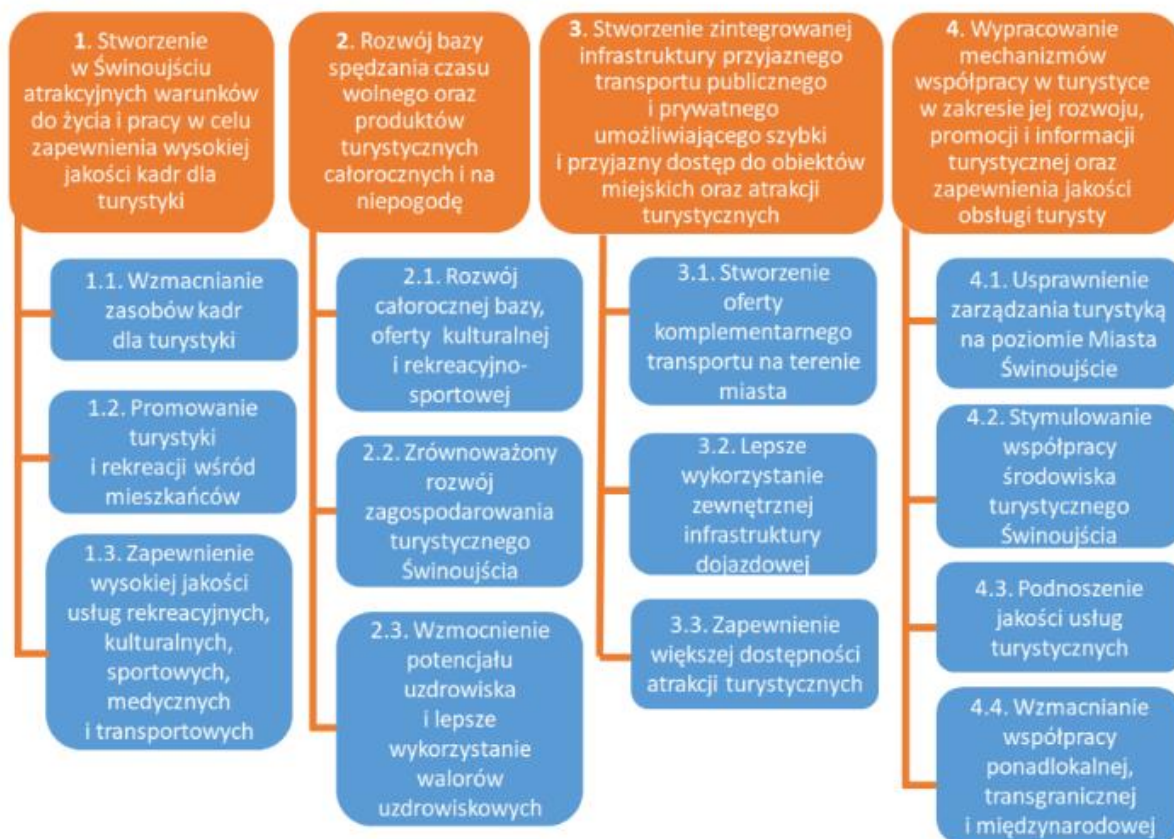
Wizja turystyczna Świnoujścia:

---

Międzynarodowy, nowoczesny i bezpieczny kurort-park w dużym ośrodku miejskim z portowym oknem na świat.

W strategii wytłumaczono, że ostatnia część wizji turystycznej Świnoujścia oznacza Międzynarodowy port pasażerski, do którego przypływają potencjalni turyści, port jachtowy na międzynarodowym szlaku żeglarskim, przystań dla statków łączących turystyczne Świnoujście z kurortami niemieckiej części wyspy Uznam oraz z wyspą Wolin, brama na świat (w aspekcie morskim i turystycznym)

Rysunek 6: Cele operacyjne Świnoujścia w obszarze turystyki



Źródło: Opracowanie własne ZBA doradztwo strategiczne na podstawie konsultacji z ekspertami lokalnymi

Obecnie realizowane są następujące zadania zmierzające do realizacji tego celu: „Kurort nadmorski Świnoujście - nowa wizja przestrzeni publicznej – Budowa promenady zdrowia”, „Rewitalizacja obszaru części kwartału ul. Sienkiewicza oraz ul. Krzywoustego polegająca na budowie Regionalnego Ośrodka Rehabilitacji Leczniczej Henryk wraz z zagospodarowaniem otoczenia” (cel operacyjny 1. „Tworzenie optymalnych warunków do rozwoju branży turystycznej”), „Rewaloryzacja zabytkowego Parku Zdrojowego”, „Budowa infrastruktury turystycznej kąpieliska na Warszawie”, „Budowa przystani jachtowej w Świnoujściu - Łunowie w ramach Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego”, „Budowa przejść podziemnych pod linią kolejową 401 oraz pod linią kolejową 996 w Świnoujściu - Łunowie wraz z ciągiem pieszo-rowerowym”, „Rewaloryzacja zabytkowych kościołów w Karsiborze i Przytorze”, „Budowa bulwaru wzdłuż Wyb. Władysława IV - I etap (na etapie prac koncepcyjnych)”, „Wzmocnienie potencjału rozwojowego wyspy Karsibór w oparciu o cenne walory przyrodnicze i kulturowe (budowa przystani kajakowej przy ul. 1 Maja)”, „Budowa

publicznego ciągu pieszego - przejścia na plażę na przedłużeniu ul. Uzdrowskiej”, „Budowa Centrum Kultury i Sportu przy ul. Matejki”, „Utworzenie punktu przystankowego turystyki rowerowej pieszej i wodnej z funkcją placu integracyjno-festynowego w Ognicy” (cel operacyjny 3. „Rozszerzenie oferty turystycznej w oparciu o walory przyrodnicze, wartości historyczne i transgraniczność Miasta”). W ramach tego celu na realizację czekają zadania: „Rewaloryzacja zespołu zabytkowych fortów” i „Rozwój potencjału turystycznego Latarni Morskiej w Świnoujściu poprzez realizację interaktywnej ekspozycji, Światło ku morzu - latarnie, metody nawigacji i ratownictwo morskie”.

Cel operacyjny 2.1. Rozwój całorocznej bazy, oferty kulturalnej i rekreacyjno-sportowej

Działanie 2.1.2. Podnoszenie atrakcyjności i rozwój oferty istniejącego zaplecza:

- poprawa atrakcyjności mariny w Basenie Północnym
- rozwój infrastruktury szlaków kajakowych,
- podział plaży w Świnoujściu na strefy funkcjonalne.

Działanie 2.3.2. Wspieranie rozwoju Infrastruktury uzdrowskiej i parauzdrowskiej:

- budowa moło.

Cel operacyjny 3.3. Zapewnienie większej dostępności atrakcji turystycznej:

Działanie 3.3.1. Poprawa Infrastruktury dojazdowej i parkingowej obszarów koncentracji ruchu turystycznego

- dostosowanie nabrzeża dla potrzeb obsługi statków białej floty w ramach uruchomienia przez Żeglugę Świnoujską "tramwaju wodnego" – wodnego połączenia z centrum miasta do Latarni Morskiej i Fortu Gerharda,
- zagospodarowanie terenów wokół Latarni Morskiej i Fortu Gerharda,
- przebudowa ul. Ku Morzu na odcinku od falochronu wschodniego do latarni.
- zagospodarowanie Fortu Anioła.

Miasto chce stworzyć unikatowy całoroczny produkt turystyczny i podnieść jakość obsługi turystów. Ponadto, skupia się na rozwoju uzdrowiska oraz zmniejszenia ruchu samochodowego.

---

## Statut Uzdrowiska Świnoujście

*Data uchwalenia: 6 grudnia 2019*

*Strona www: [https://e-dziennik.szczecin.uw.gov.pl/WDU\\_Z/2020/80/oryginal/akt.pdf](https://e-dziennik.szczecin.uw.gov.pl/WDU_Z/2020/80/oryginal/akt.pdf)*

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

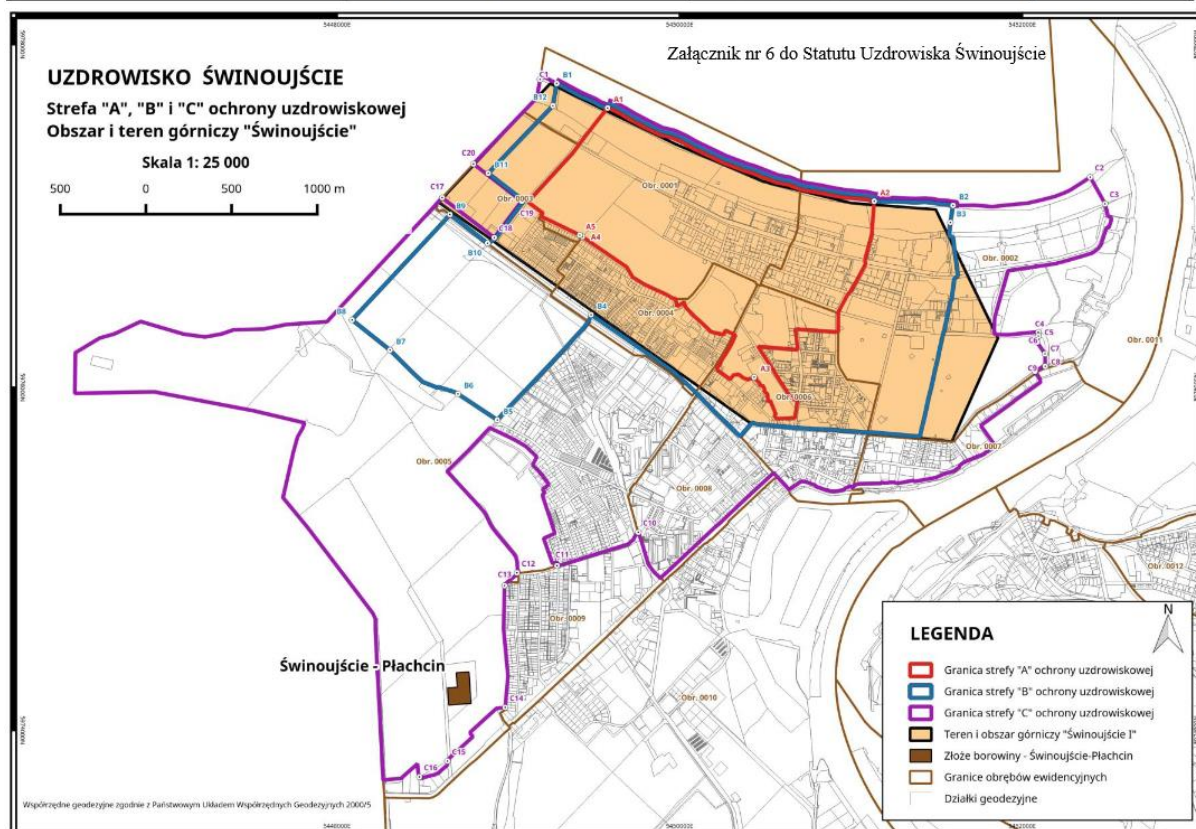
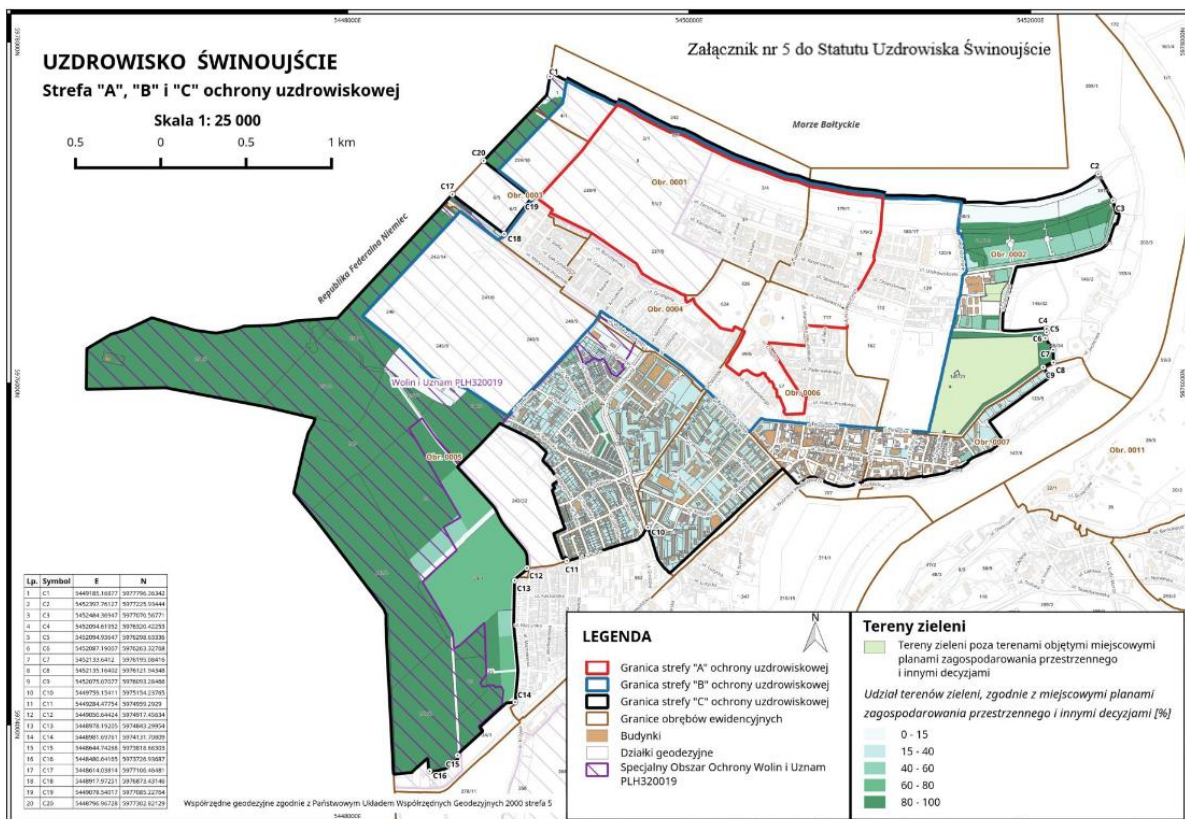
W strefie ochronnej „A” zabrania się budowy zapór piętrzących wodę na rzekach oraz elektrowni wodnych i wiatrowych.

W strefie A i B zabrania się pozyskiwania surowców mineralnych innych niż naturalne surowce lecznicze oraz prowadzenia działań mających negatywny wpływ na fizjografię uzdrowiska i jego układ urbanistyczny lub właściwości lecznicze klimatu.









---

## Strategia rozwoju sportu Miasta Świnoujście na lata 2019 - 2028

Data uchwalenia: 27 czerwca 2019

Strona www:

[http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/strategia\\_rozwoju\\_sportu\\_miasta\\_swinoujscie\\_na\\_lata\\_2019\\_2028\\_1.pdf](http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/strategia_rozwoju_sportu_miasta_swinoujscie_na_lata_2019_2028_1.pdf)

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Dokument jest diagnozą stanu infrastruktury turystycznej w mieście oraz możliwościami podniesienia uczestnictwa mieszkańców w zajęciach sportowych. Brak nawiązań do obszarów morskich.

Gmina Międzyzdroje

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) UCHWAŁA NR LXV/782/23 RADY MIEJSKIEJ W MIĘDZYZDROJACH z dnia 28 września 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Międzyzdroje"	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Strategia Rozwoju Gminy Międzyzdroje na lata 2023-2030, przyjęta uchwałą nr LXVII/802/23 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach z dnia 9 listopada 2023 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku

### Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Międzyzdroje

Data uchwalenia: 28 września 2023

Strona www: <https://bip.miedzyzdroje.pl/artukul/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania>

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Główne funkcje gminy to:

- mieszkalnictwo i działalność usługowa towarzysząca funkcji mieszkaniowej,
- administracja i obsługa ludności (oświata i szkolnictwo, służba zdrowia, kultura, opieka społeczna),
- turystyka, rekreacja i wypoczynek wraz towarzyszącymi usługami,
- ochrona zasobów środowiskowych,
- gospodarka leśna,
- gospodarka morska/rybacka.



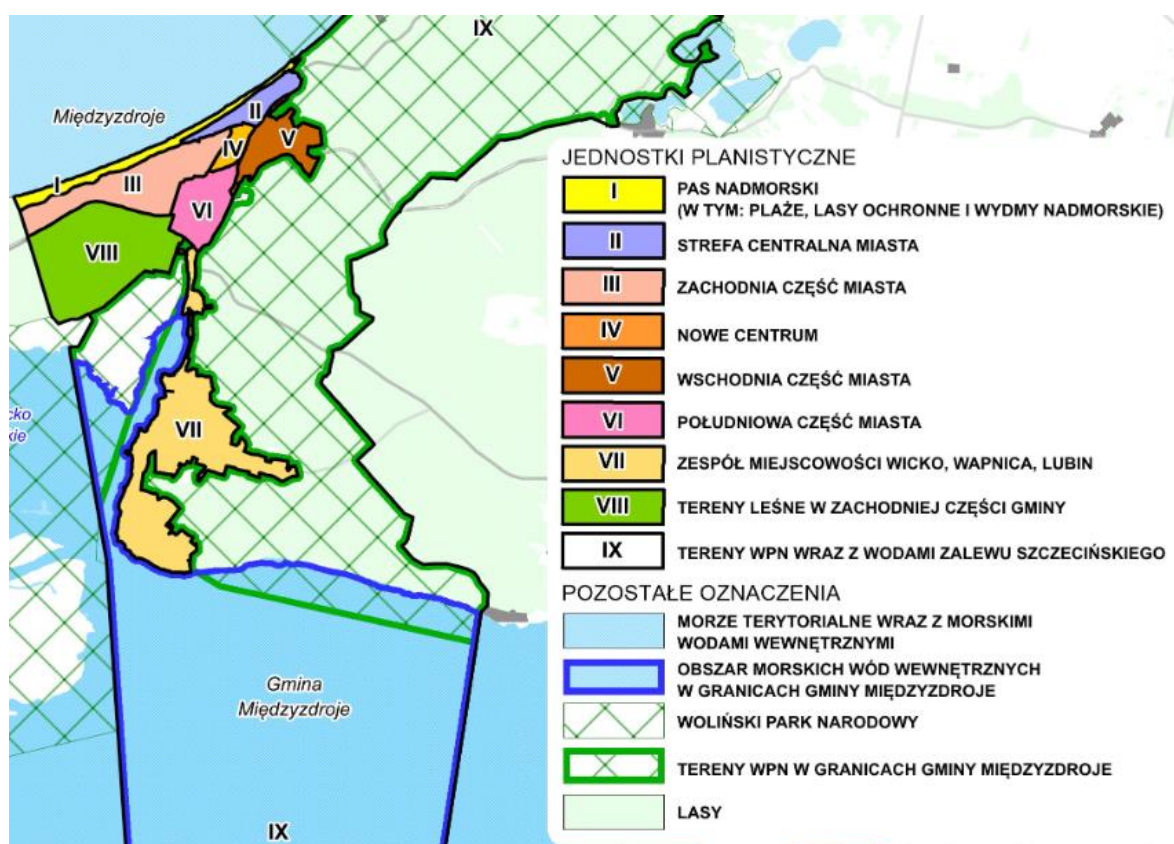
Infrastruktura gospodarki morskiej - morskie porty i przystanie: przystań morska w Międzyzdrojach, przystań rybacka w Międzyzdrojach, morski port rybacki w Wapnicy (z portem jachtowym Marina Wapnica), port morski w Lubinie.

Kierunki rozwoju - Infrastruktura turystyczna:

Zakłada się rozwój infrastruktury turystycznej na wielu płaszczyznach poprawiających zarówno atrakcyjność turystyczną gminy jak i jej dostępność poprzez m.in.:

- rozbudowę infrastruktury na rzecz turystyki wodnej w oparciu o przyległe akweny (wybrzeże Bałtyku, Zalew Szczeciński z jeziorami Wicko Wielkie i Wicko Małe),
- budowę systemu połączeń żeglugi pasażerskiej oraz towarzyszącej jej infrastruktury i usług.

Podział na jednostki planistyczne:



Kierunki zagospodarowania przestrzennego i planowane działania inwestycyjne dla jednostki planistycznej I - „Pas nadmorski”:

- Strategicznym celem jest ochrona walorów środowiskowych i krajobrazowych plaży i wydm oraz racjonalne ich wykorzystanie dla celów turystycznych, wypoczynkowych i uzdrowiskowych.
- Utrzymanie obecnego sposobu wykorzystania terenu: plaża, zieleń ochronna, w tym leśna, tereny służące turystyce, rekreacji, rozrywce i wypoczynkowi, kładki piesze, moło, pomosty i morskie przystanie.

Zasady i zalecenia służące realizacji celów zagospodarowania przestrzennego i ochrony ładu przestrzennego:

- 1) plażę należy zachować w stanie naturalnym, ingerencję budowlaną należy ograniczyć do koniecznego minimum (tymczasowe obiekty służące prowadzeniu działalności związanej z rekreacją, rozrywką i wypoczynkiem na plaży);
- 2) wobec małej odporności wydmy konieczna jest ochrona cennych elementów przyrodniczych przed antropopresją;
- 3) w strefie wydmy dopuszczalna jest lokalizacja urządzeń i obiektów nawigacyjnych dla potrzeb żeglugi, a także ciągów pieszych z tarasami widokowymi;
- 4) poza obiektami wymienionymi w studium obowiązuje zakaz lokalizacji wszelkiej zabudowy i urządzeń infrastruktury technicznej ingerujących w ekspozycję widokową, zakaz ten nie dotyczy urządzeń turystyczno-rekreacyjnych ustawianych na plaży wyłącznie na okres sezonu letniego oraz oznakowania nawigacyjnego;
- 5) promenadę nadmorską na koronie wydmy i przejścia na plażę należy realizować wyłącznie jako przejścia skanalizowane, bez możliwości swobodnej penetracji wydmy, przejścia przez koronę i po koronie wydmy należy prowadzić na kładkach uniesionych ponad powierzchnię terenu w sposób zapewniający ochronę przed wywiewaniem piasku spod kładek;
- 6) przy ciągach pieszych prowadzonych po koronie wydmy i przejściach na plażę dopuszcza się lokalizację punktów widokowych – tarasów;
- 7) dopuszcza się rozbudowę moła w granicach przystani morskiej;
- 8) dopuszcza się lokalizację obiektów usługowych, w tym obiektów zamieszkania zbiorowego w sąsiedztwie moła (wyłącznie w obszarze określonym na rysunku studium), w tym w granicach pasa technicznego przy uwzględnieniu przepisów odrębnych;
- 9) projektowane obiekty widoczne od strony wody, o ile nie stanowią oznakowania nawigacyjnego nie mogą przypominać go swoją formą, kolorystyką i charakterystyką świecenia świateł;
- 10) planowane oświetlenie obiektów, o ile nie będzie widoczne z wody, nie może powodować oślepiania statków manewrujących na pobliskim akwenu;
- 11) teren przystani morskiej Nr 1 w Międzyzdrojach (przystań rybacka) wskazuje się jako obszar wymagający przekształceń i rehabilitacji, w ramach przystani dopuszcza się lokalizację funkcji usługowej – turystycznej, gastronomicznej oraz kulturowej (muzeum rybactwa);
- 12) obsługa komunikacyjna plaży poprzez istniejące i planowane przejścia i zjazdy, obsługa wydmy dopuszczalna jedynie w formie sięgaczy z czasowym dopuszczeniem ruchu kołowego;
- 13) na etapie sporządzania planów miejscowych należy uwzględnić ochronę istniejących i proponowanych form ochrony przyrody, siedlisk przyrodniczych (w szczególności priorytetowego „Nadmorskie wydmy szare 2130”) oraz krajobrazu. Realizacja ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego nie powinna wnosić skutków negatywnych na występujące formy ochrony przyrody oraz siedliska przyrodnicze.

14) w odniesieniu do pasa technicznego brzegu wód morskich występują następujące ograniczenia inwestycyjne dotyczące możliwości zabudowy i zagospodarowania, w szczególności:

- ewentualna zmiana zagospodarowania powinna zostać ograniczona do niezbędnego minimum (np. celem ogólnodostępnego dojścia/dojazdu do wody na przedłużeniu istniejących dróg, wykonania ciągów pieszych/ rowerowych, platform widokowych, wież widokowych, sanitariatów);
- dopuszcza się lokalizowanie sezonowych (od maja do września) obiektów budowlanych wraz z niezbędnym zagospodarowaniem i infrastrukturą, związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej przy plaży, usuwanych po tym okresie;
- przyjęte rozwiązania techniczne oraz realizacja przedsięwzięcia powinny bezwzględnie gwarantować eliminację zagrożeń dla stanu pasa technicznego;
- dla terenów, na których planowana jest działalność rybacka/ związana z turystyką wodną przed przystąpieniem do uzgadniania sposobu zabudowy i zagospodarowania terenu należy wyznaczyć granice przystani i wyłączyć te tereny z pasa technicznego.

---

## **Strategia Rozwoju Gminy Międzyzdroje na lata 2023-2030**

*Data uchwalenia: 9 listopada 2023*

*Strona www: <https://bip.miedzyzdroje.pl/artukul/strategia-rozwoju-gminy-miedzyzdroje-na-lata-2023-2030>*

---

### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Zdefiniowano przyszły, pożądany obraz Gminy - Międzyzdroje w roku 2030:

To przyjazna gmina będąca liderem wysokiej jakości życia i bezpieczeństwa rodzin w oparciu o synergię innowacyjnego wykorzystania potencjałów walorów przyrodniczych, inteligentnych rozwiązań nowoczesnej infrastruktury i potencjałów (nowoczesnej gospodarki) generowanych przez mieszkańców, przedsiębiorców i gości.

Misja:

Szanując naturę tożsamość i kulturę lokalną Gmina Międzyzdroje wdraża inteligentne, innowacyjne i proekologiczne rozwiązania tworzące atrakcyjną przestrzeń dla pokoleń mieszkańców i odwiedzających gminę turystów.

**CEL OPERACYJNY** - Stałe kreowanie atrakcyjnej struktury funkcjonalno-przestrzennej z uwzględnieniem wartości kulturowych i przyrodniczych:

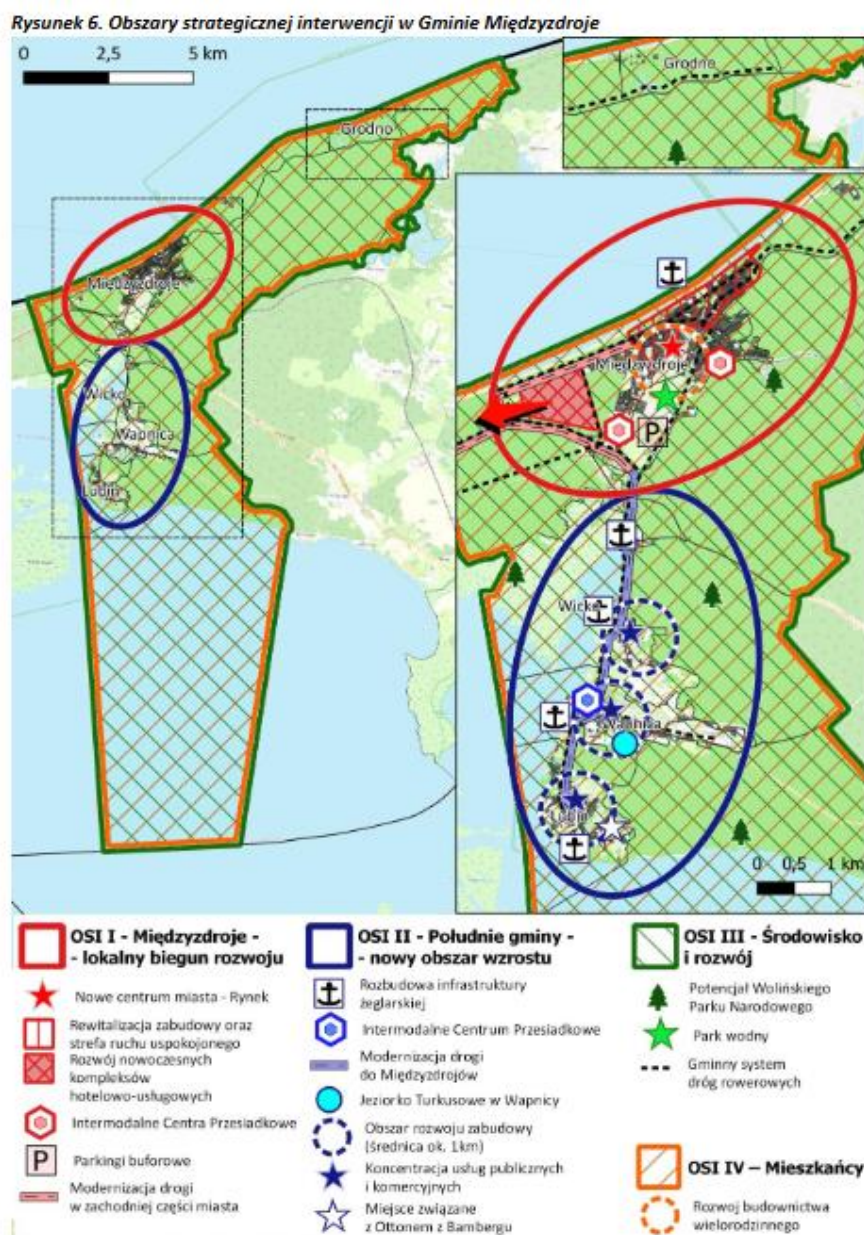
3.1.2. Rozbudowa infrastruktury turystycznej na terenie Miasta Międzyzdroje i sołectw w tym:

Zadanie 1. Zagospodarowanie plaż.

3.1.3. Rewaloryzacja publicznych terenów zielonych w formie parków, skwerów, łąk ekologicznych itp., w tym:

Zadanie 1. Budowa ścieżki spacerowej na wydmach od mola do zejścia na plażę A - poprawa infrastruktury

Obszary strategicznej interwencji:



Gmina Wolin

**Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:**

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wolin, przyjęte Uchwałą LXXI/696/23 Rady Miejskiej w Wolinie.	Zmiana w dokumencie analizowanym w 2019 roku
2) Strategia Rozwoju Gminy Wolin na lata 2016-2026	aktualne



## Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wolin

Data uchwalenia: 9 stycznia 2023 r.

Strona www: <https://bip.gminawolin.pl/strony/menu/42.dhtml>

---

### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Kierunki – transport wodny:

Port w Wolinie wymaga modernizacji i rozbudowy jako tzw. mały port do obsługi: żeglugi towarowej, żeglugi pasażerskiej, żeglugi jachtowej, rybołówstwa. Z uwagi na obecny stan techniczny wymaga polepszenie 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 przystani morskiej i portu jachtowego wpłynie na uatrakcyjnienie turystyczne gminy.

## **4. GOSPODARKA MORSKA - KIERUNKI I ZASADY ROZWOJU:**

### **4.1. Porty morskie i Przystań morska**

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 (Projekt „Wolin – Miasto Historii”) 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.

Morski port w Wolinie posiada stosunkowo dobre warunki naturalne i techniczne, aby stać się ośrodkiem żeglarstwa zalewowo - morskiego o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym. Warunkiem koniecznym jest wybudowanie zaplecza jachtowego (hangary, warsztaty szkutnicze wraz z odpowiednim zapleczem socjalnym, uzupełnienie nabrzeży, budowa basenu żeglarskiego, uzdatnienie gruntów).

## Strategia Rozwoju Gminy Wolin na lata 2016-2026

Data uchwalenia: 3 listopada 2016

Strona www: [http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/srg\\_wolin.pdf](http://eregion.wzp.pl/sites/default/files/srg_wolin.pdf)

### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Gmina widzi duży potencjał w turystyce, ale z badań wynika, że ma za małą bazę noclegową, co hamuje napływ turystów mimo przyciągających produktów turystycznych.

Na terenie gminy działa Port Wolin, który znajduje się nad cieśniną Dziwną. Port znajduje się nad morskimi wodami wewnętrznymi. Z portu możliwe są połączenia Cieśniną Dziwną poprzez tor wodny łączący Zalew Kamieński z Zalewem Szczecińskim. Przez Zalew Szczeciński przechodzi morski tor wodny łączący Szczecin ze Świnoujściem. Morski port rybacki w Wolinie ma dobre warunki, aby stać się ośrodkiem o zasięgu regionalnym oraz ponadregionalnym. Port ma kilka nabrzeży, przyjmuje jednostki zarówno pasażerskie, towarowe, handlowe, barki, jak i jachty. Przyporządkowanie jest następujące:

- Nabrzeże Północno-Zachodnie: barki, jednostki pasażerskie, jachty;
- Nabrzeże Postojowe Rybackie: jednostki rybackie;
- Nabrzeże Przeładunkowe: doraźnie jednostki towarowe (barki).

W ramach pracy nad strategią przeprowadzone zostały rozmowy ze środowiskiem rybaków. Wskazali oni, że potencjał portów i przystani rybackich jest słabo wykorzystany oraz problemem jest również malejąca atrakcyjność zawodu rybaka i brak zainteresowania młodych ludzi pracą w tym zawodzie. Podczas konsultacji społecznych podkreślano, że produkty rybactwa są słabo przetworzone i niskiej wartości.

Cel główny Strategii Rozwoju Gminy Wolin do 2026 roku: *Gmina Wolin jako atrakcyjne miejsce zamieszkania i rozwoju gospodarki lokalnej bazującej na Turystyce.*

### Gmina Dziwnów

#### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dziwnów, przyjęte Uchwałą Nr XLVIII/497/22 Rady Miejskiej w Dziwnowie z dnia 25 sierpnia 2022	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, przyjęta Uchwałą Nr XII/230/2016 Rady Miejskiej w Dziwnowie z dnia 28 września 2016 r.	aktualne



## Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dziwnów

Data uchwalenia: 25 sierpnia 2022

Strona www:

[https://rastry.gison.pl/mpzppublic/dziwnow/uchwaly/U\\_2022\\_497\\_XLVIII\\_studium\\_tekst.pdf](https://rastry.gison.pl/mpzppublic/dziwnow/uchwaly/U_2022_497_XLVIII_studium_tekst.pdf)

### Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Dokument wskazuje zalecenie, by cała gmina ma być objęta obszarem chronionego krajobrazu.

W studium zwrócono uwagę, że rozwój portu generuje duże koszty w związku z zamulaniem i utrzymaniem odpowiednich parametrów, a nie ma on tak dużego znaczenia jak inne porty w obszarze nadmorskim. Mimo to, rozbudowa portu w Dziwnowie jest inwestycją strategiczną dla całej gminy.

Wśród zadań inwestycyjnych sołectwa Dziwnów Górny na lata 2017-2019 jest budowa nabrzeża od Mariny do mostu oraz od mostu do Chaty Rybackiej.

## Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025

Data uchwalenia: 28 września 2016 r.

Strona www: <https://bip.dziwnow.pl/artikul/strategia-rozwoju-gminy-dziwnow-1>

### Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Inwestycje wskazane w strategii odnoszące się do obszarów morskich:

3. Budowa i modernizacja promenady wraz z wejściami na plażę.
5. Przebudowa zejść na plażę, a w miarę możliwości zjazdów technicznych.
6. Rozbudowa mariny i przystani jachtowej.
7. Rozbudowa Portu Rybackiego.
9. Budowa tarasów widokowych.

## Gmina Rewal

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rewal, przyjęte uchwałą nr LXIV/433/23 Rady Gminy Rewal z dnia 27 kwietnia 2023 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Aktualizacja Strategii Rozwoju Gminy Rewal do roku 2020, przyjęta Uchwałą Nr XXXV/274/13 Rady Gminy Rewal z dnia 22 lutego 2013 r.	Aktualny
3) Program rozwoju przystani morskich w gminie Rewal, przyjęty Uchwałą Nr XXXV/267/13 Rady Gminy Rewal z dnia 22 lutego 2013 r.	Aktualny

## Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rewal

Data uchwalenia: 27 kwietnia 2023

Strona www: [https://rewal.e-mapa.net/implementation/rewal/pln/pelna\\_tresc/000.pdf](https://rewal.e-mapa.net/implementation/rewal/pln/pelna_tresc/000.pdf)

### Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Funkcja turystyczno – rekreacyjno – wypoczynkowa jest wiodącą funkcją gospodarczą gminy.

W studium wskazano lokalizacje nowych zejść na plaże oraz moło.

Komunikacja wodna – zakłada się przystanki białej floty przy projektowanych molach w Pobierowiei (przedłużenie ul. Jana z Kolna), Rewalu (w rejonie głównego zejścia na plażę), Niechorzu (przy istniejącym pirsie).

Lokalizacja moło w Gminie Rewal:



## Aktualizacja Strategii Rozwoju Gminy Rewal do roku 2020

Data uchwalenia: 22 lutego 2013

Strona www: <https://bip.rewal.pl/artukul/aktualizacja-strategii-rozwoju-gminy-rewal-do-roku-2020>

### Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

WIZJA: 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. Gmina Rewal to obszar z rozwiniętą infrastrukturą turystyczną odpowiadającą 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. To Gmina z rozwijającą się gospodarką, infrastrukturą techniczną i społeczną, bezpieczna i ekologiczna, stosująca zasady zrównoważonego rozwoju we wszystkich aspektach życia.

Rozwój społeczno-gospodarczy Gminy Rewal powinien iść w następujących kierunkach:

- rozwoju aktywności turystycznej i agroturystycznej ze względu na bardzo wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe,
- rozwoju turystyki morskiej,
- rozwinięcia przedsiębiorczości w celu tworzenia nowych miejsc pracy,
- ochrony istniejącego środowiska przyrodniczego i kulturowego,
- rozbudowy infrastruktury technicznej i społecznej,
- wszechstronnej i szerokiej promocji Gminy przez władze lokalne.

Cele strategiczne gminy Rewal dotyczące obszarów morskich i przybrzeżnych:

#### 1.4. Rozwój turystyki morskiej na terenie Gminy Rewal:

- Kontynuacja działań związanych z budową przystani jachtowej w Niechorzu.
  - Opis: Celem kierunku jest realizacja działań związanych z budową przystani jachtowej w Niechorzu wraz z niezbędną infrastrukturą w ramach projektu Zachodniopomorski Szlak Żeglarski
- 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.
  - Opis: Przede wszystkim założeniem tego kierunku jest wykorzystanie mariny z zapleczem dla jachtów, szkółek żeglarskich, windsurfing'u oraz stworzenia przynajmniej jednej imprezy regatowej o charakterze międzynarodowym. Ponadto kierunek ten zakłada budowę pomostu spacerowo – cumowniczego w Pobierowie, Rewalu, Niechorzu
- Rozszerzenie oferty turystycznej Gminy Rewal o żeglugę morską.
  - Opis: Celem kierunku jest skierowanie oferty regatowej do wytrawnych żeglarzy oraz mniej doświadczonych pasjonatów żeglarstwa w oparciu o Zachodniopomorski Szlak Żeglarski, leżącego na głównej drodze wodnej prowadzącej z Berlina poprzez Bałtyk do Skandynawii.
- Kreowanie rozwoju wypoczynkowej turystyki morskiej
  - Opis kierunku: Założeniem kierunku jest stworzenie warunków dla rozwoju morskiej turystyki wędkarskiej i do uprawiania nurkowania morskiego. Ideą kierunku jest także remont starego pirsu w Niechorzu.

#### 1.5. Rozwój infrastruktury turystycznej na terenie Gminy Rewal:

- Budowa publicznej infrastruktury turystycznej na terenie Gminy Rewal.

- Opis kierunku: Ideą kierunku jest budowa promenady nadmorskiej w Rewalu (Promenada Słońca – od ul. Szczecińskiej do ul. Klifowej włącznie) i Pobierowie (od ul. Mickiewicza do ul. Jana z Kolna) i zejścia na plażę w miejscowościach: Rewal (przy ul. Klifowej) i Pobierowo (przy ul. Mickiewicza).

#### 2.4. Wykreowanie nowych produktów turystycznych:

- Stworzenie warunków dla rozwoju jachtingu.
  - Opis: Kierunek ten realizowany może być w oparciu infrastrukturę portu jachtowego w Niechorzu oraz budowę pomostu spacerowo – cumowniczego w Pobierowie.

---

### **Program rozwoju przystani morskich w gminie Rewal**

*Data uchwalenia:* 22 luty 2013

*Strona www:* [https://bip.rewal.pl/pliki/rewal/zalaczniki/9526/zalacznik\\_nr\\_1.pdf](https://bip.rewal.pl/pliki/rewal/zalaczniki/9526/zalacznik_nr_1.pdf)

---

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Program rozwoju zakłada nowe zainwestowania w istniejących przystaniach w Rewalu, Pobierowie i Niechorzu poprzez budowę pomostów spacerowo-cumowniczych. Pomosty będą pełniły funkcje krótkotrwałego postoju – pomostu cumowniczego.

W programie wskazana została także 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:

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

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Trzebiatów, zmienione uchwałą Nr LXXVI/566/24 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 26 marca 2024 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Strategia Rozwoju Gminy Trzebiatów do roku 2030, przyjęta Uchwałą Nr LXVI/489/23 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 29 czerwca 2023 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku

### Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Trzebiatów

*Data uchwalenia:* 26 marca 2016

*Strona www:* <http://bip.trzebiatow.pl/9786172/dokument/37857>

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Głównymi funkcjami gminy są rolnictwo i osadnictwo oraz usługi turystyki, funkcja uzupełniająca - obsługa ruchu turystycznego i wypoczynku koncentruje się przede wszystkim w dwóch miejscowościach: Mrzeżynie i Rogowie.

Port w Mrzeżynie ma dość ograniczone możliwości rozwoju przede wszystkim ze względu na bardzo trudny dostęp do portu od strony morza oraz bardzo małe zaplecze, obsługujące właściwie jedynie kilka kutrów rybackich i małe jachty. Przebudowa wejścia do portu w Mrzeżynie i stworzenie zaplecza portowego dla obsługi jachtingu w sieci małych portów basenu Morza Bałtyckiego jest następnym ponadlokalnym celem zagospodarowania przestrzennego gminy.

#### Komunikacja morska - Wnioski:

- Należy pozostawić w porcie Mrzeżyno funkcję portu rybackiego.
- Należy dokonać przebudowy falochronów wejściowych do portu celem rozszerzenia jego funkcji o funkcję pasażerską i żeglarską.
- Na terenie portu i przystani musi znajdować się oznakowanie nawigacyjne zapewniające bezpieczeństwo żeglugi.
- Nieszkodliwe refulaty należy wykorzystać na terenie miejscowości Mrzeżyno do podniesienia przyszłych terenów budowlanych i rekreacyjnych.
- Idea budowy sieci portów wokół Bałtyku wynika z potrzeby wywołanej rozwojem turystyki morskiej.
- Rola portu w Mrzeżynie w „Sieci portów” powinna pozostać rolą i portu podstawowego świadczącego wszelkie niezbędne usługi.

- Adaptacja części portu w Mrzeżynie na port jachtowy nie koliduje z obecnym i planowanym wykorzystaniem portu.
- Port jachtowy w Mrzeżynie o pojemności do 40 jachtów może być uruchomiony przy maksymalnym wykorzystaniu dotychczasowego zainwestowania terenu.
- Dalsza rozbudowa portu do pojemności co najmniej 120 jachtów również może odbywać się poprzez adaptację istniejących, niewykorzystanych nabrzeży.
- W razie pomyślnego rozwoju portu jachtowego możliwa jest jego dalsza, znaczna rozbudowa, po stronie lewobrzeżnej, powyżej Mrzeżyna za Regą.
- Istnieją sprzyjające warunki budowy portu w Rogowie jako powiększenia terenów portu w Dźwirzynie. Powstanie mostu zwodzonego łączącego obydwie brzozy ujścia Starej Regi pozwoli na włączenie do terenów portowych akwenu jeziora Resko Przymorskie.

W przypadku wszelkich inwestycji lokalizowanych na działkach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie z granicą pasa technicznego wód morskich:

- wyklucza się możliwość naruszenia granicy pasa technicznego przy budowie i późniejszej eksploatacji obiektów, w tym zabrania się na obszarze pasa technicznego przemieszczania i składowania sprzętu budowlanego, materiałów budowlanych, ingerencji w stan istniejący terenu – w szczególności przy prowadzeniu prac związanych z wykonywaniem wykopów pod części podziemne obiektów;
- w odniesieniu do nowej zabudowy lub rozbudowy obiektów istniejących nie dopuszcza się przekraczania linii zabudowy w stronę granicy pasa technicznego, dotyczy to również kondygnacji podziemnych;
- należy zachować wymaganą przepisami odrębnymi odległość od lasu ochronnego pasa technicznego

Kierunki zagospodarowania przestrzennego - MRZEŻYNO (2.1):

- Przebudowa i modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portu.
- Uporządkowanie i zagospodarowanie bulwaru portowego wraz z terenami przyległymi.
- Likwidacja ronda i budowa centralnego placu – forum miejscowości.
- Przekształcenie ul. Tysiąclecia w pasaż pieszy, przygotowanie układu komunikacyjnego do wyłączenia tej ulicy z ruchu tranzytowego.
- Rehabilitacja i harmonizacja zabudowy „starego Mrzeżyna”.
- Budowa odcinka międzynarodowej trasy rowerowej.
- Rozbudowa układu kanalizacyjnego.
- Realizacja obejścia drogowego miejscowości.
- Realizacja nowej zabudowy pensjonatowej.



- Realizacja zabudowy turystyczno-wypoczynkowej z usługami towarzyszącymi, ze szczególnym uwzględnieniem zabudowy w ciągu ul. Nadmorskiej
- Realizacja nowej zabudowy usługowej na terenie oznaczonym symbolem CM5 przy ul. Tysiąclecia w rejonie szkoły.
- Realizacja nowej zabudowy usługowej na terenie oznaczonym symbolem CM6a u zbiegu ulic Trzebiatowskiej Kołobrzesckiej, z dopuszczeniem usług zdrowia; uwzględnienie położenia w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodzią – realizacja zabudowy powyżej rzędnej zalewowej.
- Realizacja nowej zabudowy na terenie oznaczonym symbolem CM6 pomiędzy ulicami:
- Trzebiatowską, Kołobrzescką, Turystyczną – zabudowa usługowa, w tym usług handlu, z dopuszczeniem obiektów handlowych o wielkość powierzchni sprzedaży do 400 m<sup>2</sup>; obowiązuje lokalizacja ogólnodostępnych parkingów (KS) w części północnej i południowej oraz ogólnodostępnej zieleni parkowej na powierzchni min. 20% powierzchni całości terenu, z częścią rekreacyjną; uwzględnienie przebudowy systemu melioracyjnego;
- uwzględnienie położenia w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodzią – realizacja zabudowy powyżej rzędnej zalewowej.
- Budowa portu jachtowego.
- Założenie Parku Zdrojowego.
- Wyznaczenie granic terenu zamkniętego, oznaczonego symbolem TZ - kompleksu wojskowego wraz ze strefą ochronną stanowiącą obszar ograniczonego użytkowania

#### Kierunki zagospodarowania przestrzennego - MRZEŻYNO ZA REGĄ (2.2):

- Ochrona zabytkowego zespołu wojskowej kolonii mieszkaniowej z lat 30-40. XX w.
- Uzupełnienie zabudowy terenów mieszkaniowych.
- Przeznaczenie terenu oznaczonego symbolem OG8, w południowej części osiedla, w sąsiedztwie ogrodów działkowych, na realizację celów publicznych, w tym świetlicy osiedlowej, z zielenią parkową.
- Budowa portu jachtowego.
- Udostępnienie plaży, budowa zaplecza technicznego i sanitarnego obsługującego ruch turystyczny na plażę w miejscach wskazanych na rysunku Studium (UT).
- Zagospodarowanie dla funkcji turystyczno - sportowej (z uwzględnieniem istniejących ogrodów działkowych) terenów wzdłuż Regi.
- Ochrona terenu przeciw powodzi.
- Wskazane przekształcenie zdegradowanego fragmentu terenów leśnych na zachód od planowanego portu jachtowego możliwe po wyczerpaniu innych możliwości

lokalizacyjnych, z uwzględnieniem wymogów ochrony siedlisk naturalnych i pasa technicznego brzegu wód morskich.

- Wyznaczenie granic terenu zamkniętego, oznaczonego symbolem TZ - kompleksu wojskowego wraz ze strefą ochronną stanowiącą obszar ograniczonego użytkowania

Kierunki zagospodarowania przestrzennego - ROGOWO (3.1.):

- Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru.
- Budowa portu w Rogowie jako powiększenia terenów portu w Dźwirzynie. Powstanie mostu zwodzonego łączącego obydwie brzozy ujścia Starej Regi pozwoli na włączenie do terenów portowych akwenu jeziora Resko Przymorskie.
- Dopuszczenie funkcjonowania lotniska sportowo-rekreacyjnego jako rewitalizacji
- Realizacja nowych zespołów zabudowy turystycznej i wczasowej, z uwzględnieniem odporności środowiska przyrodniczego na antropopresję oraz wymogu ochrony siedliskowej Natura 2000. Forma zabudowy dostosowana do krajobrazu i klimatu lokalnego, o wysokim standardzie architektonicznym i technicznym; wysokość zabudowy nie przekraczająca 4 kondygnacji, wyjątkowo 6. Likwidacja oczyszczalni ścieków i podłączenie miejscowości do sieci kanalizacji zbiorowej Mrzeżyna
- Nakaz rekultywacji i renaturyzacji terenu składowania refulatu w obrębie półwyspu.
- Ochrona cennych siedlisk strefy brzegowej jeziora Resko Przymorskie.
- Zachowanie plaży i wydmy w stanie naturalnym, przejścia na plażę należy realizować zgodnie z przepisami odrębnymi, wyłącznie jako przejścia skanalizowane, bez możliwości swobodnej penetracji wydmy.
- Zabudowa w strefie wydmy jest dopuszczalna jedynie w miejscach wskazanych w studium i jedynie po przyjęciu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz wykonaniu oceny wpływu inwestycji na środowisko.
- Poza realizacją elementów wymienionych w studium obowiązuje zakaz wszelkiej zabudowy i urządzeń infrastruktury technicznej ingerujących w ekspozycje widokowe.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego - PRZYMORZE (3.2.):

- Rekultywacja siedlisk zniszczonych przez wydobywanie torfów.
- Doprowadzenie do właściwego i skutecznego wykonania obwałowań, są one wykonywane z torfów, stanowiących podłoże doliny. Jest to nieskuteczny zabieg, powodujący dodatkowo nieodwracalne zniszczenie torfów oraz powstawanie w miejscach ich wydobycia, terenów wymagających rekultywacji.
- Wprowadzenie funkcji wypoczynkowej na terenach obecnie zamkniętych, możliwe po opracowaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
- Urządzenie punktu widokowego przy stacji pomp k. Włodarki.
- Urządzenie lokalnej trasy pieszo - rowerowej prowadzącej z Włodarki na północ do brzegu morskiego i na wschód do Mrzeżyna.

- Zachowanie plaży i wydmy w stanie naturalnym, przejścia na plażę należy realizować zgodnie z przepisami odrębnymi, wyłącznie jako przejścia skanalizowane, bez możliwości swobodnej penetracji wydmy.

## Strategia Rozwoju Gminy Trzebiatów do roku 2030

Data uchwalenia: 14 lipca 2016

Strona www: <http://bip.trzebiatow.pl/9216319/dokument/36158>

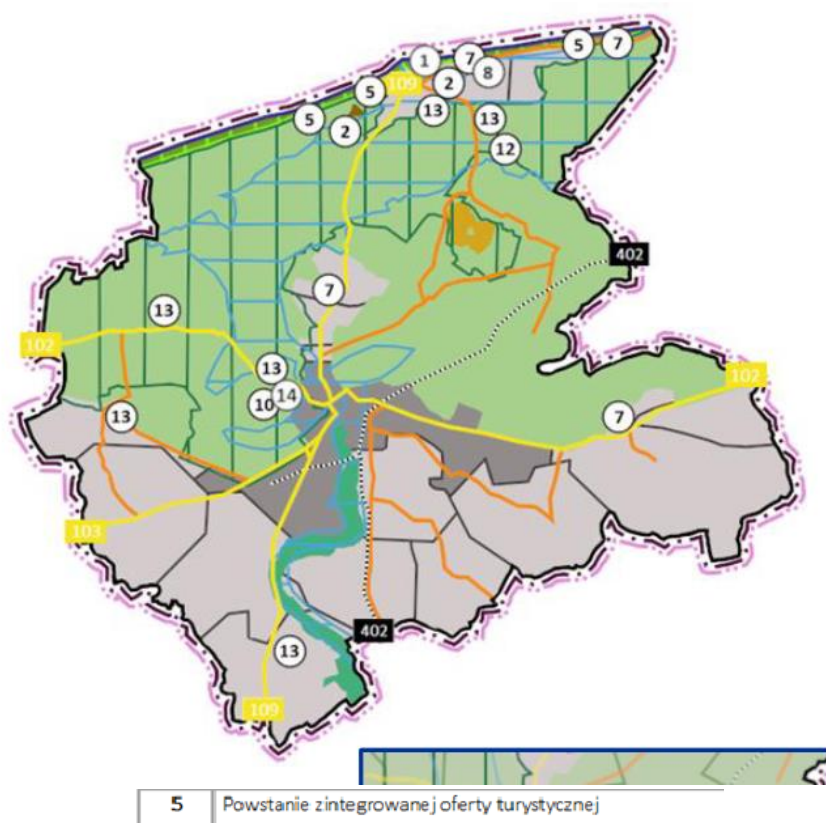
### Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Wizja gminy:

*Gmina Trzebiatów w 2030 r. oferuje swoim mieszkańcom bardzo dobre warunki do zamieszkania i pracy oraz czyste środowisko, a także w pełni korzysta z istniejącego potencjału turystycznego i kulturowego.*

Misja gminy:

*Zapewnienie wysokiej jakości życia mieszkańców Gminy Trzebiatów przy jednoczesnym rozwoju usług turystycznych oraz zachowaniu walorów krajobrazowych i dziedzictwa kulturowego.*



W strategii wskazano obszary przymorskie jako miejsca, dla których powinna powstać zintegrowana oferta turystyczna.

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg, przyjęta uchwałą Nr XLIX/698/22 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 30 marca 2022 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Strategia Rozwoju Miasta Kołobrzeg do roku 2030, przyjęta uchwałą NR LIV/778/22 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 28 września 2022	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku

### Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg

*Data uchwalenia:* 30 marca 2022

*Strona www:* <http://umkolobrzeg.esp.parseta.pl/index.php?id=107689>

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Długość linii brzegowej miasta wynosi ok. 11 km, a walory krajoznawcze i zdrowotne okolic sprawiły, iż głównymi funkcjami miastotwórczymi Kołobrzegu są funkcje uzdrowiskowa i turystyczna. Na terenie miasta występują źródła wody mineralnej, solanki oraz pokłady borowiny. W Kołobrzegu leczy się głównie choroby dróg oddechowych, krążenia i choroby stawów. Kołobrzeg jest miastem, które rozwija się w oparciu o funkcje administracyjno-usługową i portowo-produkcyjną. W ujściu rzeki Parsęty znajduje się port handlowy, pasażerski, rybacki i jachtowy, który jest czwartym co do wielkości Polskim Portem Morskim.

Dokument wskazuje następujące główne funkcje miasta Kołobrzeg:

- 1) funkcja turystyczno-wypoczynkowa,
- 2) funkcja uzdrowiskowa,
- 3) funkcja kulturowa,
- 4) funkcja portowa,
- 5) funkcja mieszkaniowa,
- 6) funkcja administracyjna,
- 7) funkcja oświatowa.

W mieście zostały wyznaczone strefy ochrony uzdrowiskowej.

Za najważniejszy, długofalowy strategiczny cel rozwoju miasta Kołobrzeg – jego wizję, uznano hasło:

**„KOŁOBRZEG – UZDROWISKO NADMORSKIE – MIASTO KULTURY”**

*„Atrakcyjny kurort, wykorzystujący swoje walory naturalne i kulturowe, rozwijający się w oparciu o potencjał intelektualny i gospodarczy swoich mieszkańców”*

Rozwój funkcji turystycznej poprzez: rozbudowa i modernizacja kołobrzesckiej mariny oraz budowa infrastruktury turystycznej w jej otoczeniu i w części nabrzeży portowych.

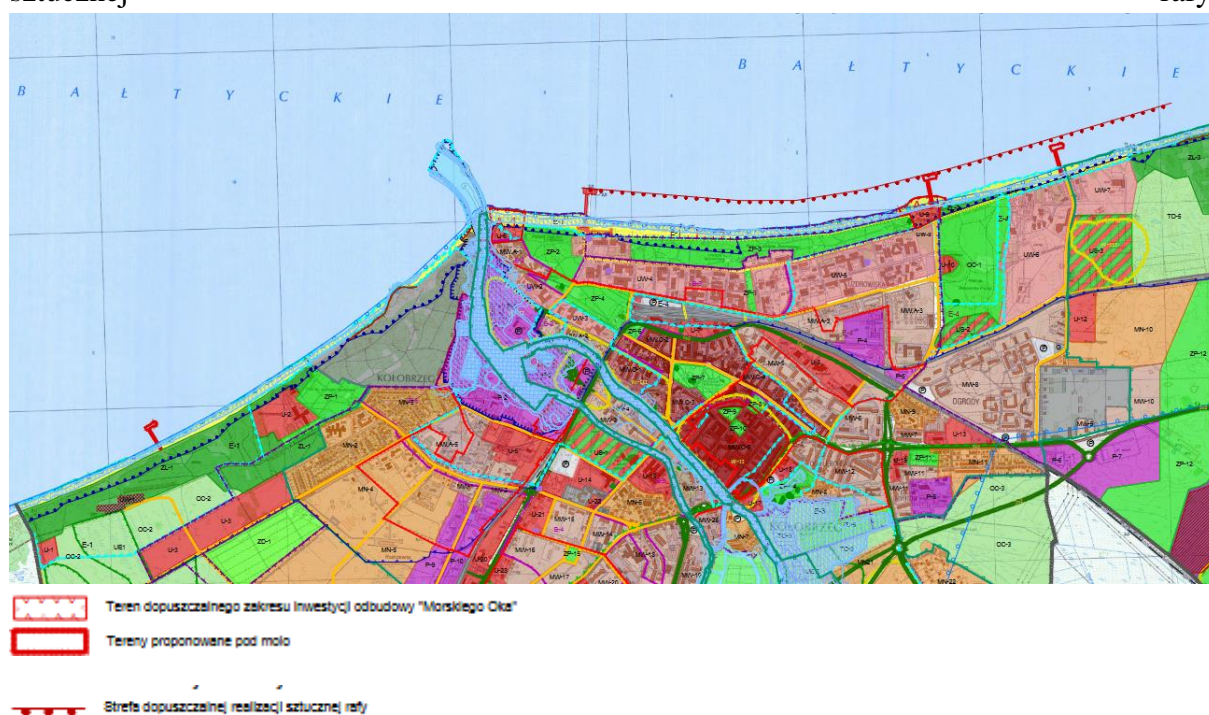
Należy dążyć do wspierania istniejącej i tworzenia nowej infrastruktury sportowej i turystycznej potrzebnej do rozwoju innych sportów wodnych (windsurfing, kitesurfing, nurkowanie).

Należy chronić plaże i brzeg przed abrazją. Należy dążyć do zabezpieczenia i urozmaicenia krajobrazu brzegowego.

W kierunkach rozwoju komunikacji zaznaczono, że 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.

Na rysunku studium wskazano 4 tereny proponowane pod molo oraz obszary dla realizacji sztucznej rafy.



Na terenach oznaczonych na rysunku studium jako strefa dopuszczalnej realizacji tzw. sztucznej rafy, należy dążyć do wprowadzenia urządzeń i systemów zabezpieczających plaże i kąpieliska przed abrazją.

Obiekty oznaczone na rysunku kierunków studium jako projektowane molo i projektowana sztuczna rafa, stanowią wizję kierunków studium i ze względu na ich położenie poza granicami administracyjnymi miasta, na terenie morza terytorialnego (w kompetencji administracji morskiej) nie stanowią wiążących ustaleń studium i nie muszą mieć swojego odzwierciedlenia w przyszłych planach miejscowych.

Jednym z głównych celów zagospodarowania przestrzennego Kołobrzegu jest ochrona walorów krajobrazowych plaż i wydym oraz racjonalne ich wykorzystanie dla celów turystycznych, wypoczynkowych i uzdrowiskowych.

Na wszystkich terenach oznaczonych na rysunku studium jako teren plaż i wydym należy przez to rozumieć teren pasa technicznego, który powinien zostać przeznaczony do utrzymania brzegu morskiego w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Wskazuje się na następujące kierunki rozwoju terenów plaż i wydym:

- 1) dopuszcza się lokalizację bazy ratowniczej w tym funkcji obsługi plaży w miejscu sprecyzowanym do tego celu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego,
- 2) dopuszcza się w strefie wydym lokalizację: urządzeń i obiektów nawigacyjnych dla potrzeb żeglugi, a także ciągów pieszych, rowerowych lub/i pieszo-rowerowych z tarasami widokowymi związanymi z usługami przyplażowymi o konstrukcji wyniesionej ponad poziom wydym, która zostanie ostatecznie ustalona na etapie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- 3) ustala się aktywną ochronę wszystkich elementów cennych przyrodniczo,
- 4) dopuszcza się na terenie plaży możliwość wyposażenia terenu plaży w infrastrukturę obsługi plaży tj. np. natryski, przebieralnie, toalety,
- 5) dopuszcza się na terenie plaży możliwość posadowienia w miejscach wskazanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego tymczasowych obiektów typu: koktajlbar plażowy,
- 6) dopuszcza się rozbudowę istniejącego moło oraz budowę nowych moło w lokalizacjach wyznaczonych na załączniku nr 3 do uchwały,
- 7) dopuszcza się rozszerzenie funkcji istniejącego moło o usługi gastronomii i urządzeń dla potrzeb sportów wodnych,
- 8) dopuszcza się na terenie plaży możliwość odbudowy historycznego obiektu „Morskiego Oka” w nieprzekraczalnych granicach wskazanych na załączniku Nr 3 do uchwały jako teren dopuszczalnego zakresu inwestycji. Kształt, gabaryty, dopuszczalna powierzchnia zabudowy oraz dopuszczalne funkcje projektowanego obiektu zostaną ustalone na etapie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- 9) obsługa komunikacyjna strefy plaży i wydym jest dopuszczalna w formie sięgaczy z czasowym dopuszczeniem ruchu kołowego, 10) ustalenie odległości projektowanych linii zabudowy od brzegu morskiego i wydym, z uwzględnieniem wymagań związanych z koniecznością zapewnienia ochrony brzegu morskiego oraz warunków zawartych w przepisach odrębnych, w tym i środowiskowych, powinna nastąpić na etapie opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.



---

## Strategia Rozwoju Miasta Kołobrzeg do roku 2030

Data uchwalenia: 28 września 2022

Strona www: <http://umkolobrzeg.esp.parseta.pl/index.php?id=131882>

---

### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Wiodącymi kierunkami rozwoju Kołobrzegu pozostaną funkcje turystyczne i uzdrowiskowe, zdywersyfikowane przez rozwijane uzupełniające funkcje portowe, usługowe i nieuciążliwego przemysłu. Strategia wskazuje jednak na potrzebę poprawy warunków dla mieszkańców miasta, które uległy pogorszeniu w związku z intensyfikacją ruchu turystycznego. Kołobrzeg znalazł się zasadniczo w punkcie zwrotnym swojego rozwoju, osiągając granice wzrostu oparte na ilościowym powiększaniu potencjału gospodarczego w turystyce. Kluczowe dla przyszłości miasta będą czynniki demograficzne.

Port został wskazany jako możliwość rozwoju gospodarczego miasta. Dla rozwoju Portu znaczenie może mieć ponadto rozwój odnawialnych źródeł energii na Bałtyku oraz rozwój powiązań komunikacyjnych w rejonie Morza Bałtyckiego. W mniej optymistycznych barwach wygląda kwestia rozwoju a nawet utrzymania funkcji rybackiej. Może ulec ona zasadniczej przemianie. Ważną funkcję pełni także lokalna stocznia.

W strategii określono następującą misję:

*Rozwój Kołobrzegu jako wielofunkcyjnego ośrodka usługowego oraz gospodarczego, utrzymanie statusu najważniejszego ośrodka turystyczno-uzdrowiskowego na Polskim Wybrzeżu, w oparciu o inteligentny i zrównoważony rozwój.*

### WIZJA KOŁOBRZEGU W SFERZE GOSPODARCZEJ

- Port w Kołobrzegu rozwinął swoją działalność handlową, jachtową, rybacką i pasażerską. Wzmocnił swoją rolę jako węzła transportowego i swoistego centrum logistycznego, łączącego międzynarodowy transport lądowy z morskim. Ponadto stał się ważnym centrum serwisowym dla instalacji OZE budowanych na morzu. Przestrzeń Portu jest miejscem budującym tożsamość miasta, gdzie tradycja łączy się z funkcją usługową związaną z np. działalnością rybacką. Jest miejscem gdzie turysta i mieszkaniec spędza czas w klimatycznej dzielnicy z możliwością obcowania z działalnością portową
- W celu dywersyfikacji działalności gospodarczej w mieście zdecydowano się na zmniejszenie udziału obszarów uzdrowiskowych. Miasto nadal posiada status uzdrowiska cenionego w kraju i za granicą, jednocześnie ma możliwość wprowadzania na swój teren nowych rodzajów działalności gospodarczej. Podjęto także działania zmierzające do ograniczenia inwestycji deweloperskich ukierunkowanych na dalsze poszerzanie bazy obiektów noclegowych.

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kołobrzeg, przyjęte Uchwałą Nr XXI/217/2020 Rady Gminy Kołobrzeg z dnia 29 października 2020 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Strategia Rozwoju Gminy Kołobrzeg na lata 2016 –2026 – projekt aktualizacji 2020), przyjęta Uchwałą nr XIV/91/2016 Rady Gminy Kołobrzeg z dnia 19 stycznia 2016 r.	Dokument zaktualizowany po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku

### Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kołobrzeg

*Data uchwalenia:* 29 października 2020

*Strona www:* <https://bip.gmina.kolobrzeg.pl/bip/prawo-lokalne/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego-gminy-kolobrzeg>

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Studium wskazuje potrzebę rozwoju turystyki nadmorskiej w dwóch miejscowościach (Grzybowo i Dźwirzyno) poprzez rozbudowę bazy noclegowej oraz infrastruktury, jednak nie wskazuje konkretnych inwestycji.

### Strategia Rozwoju Gminy Kołobrzeg na lata 2016 –2026 – aktualizacja 2020

*Data uchwalenia:* 19 stycznia 2016 – aktualizacja 2020

*Strona www:* <https://bip.gmina.kolobrzeg.pl/bip/prawo-lokalne/strategia-rozwoju>

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Na terenie gminy znajduje się jeden port rybacki o marginalnym znaczeniu.

Strategia wskazuje, że gmina powinna skoncentrować się na wykorzystaniu szans, m.in.: rozwój agroturystyki oraz turystyki, także weekendowej i krótkoterminowej, która wymaga starannie przygotowanej oferty. Należy dalej wykorzystywać potencjał płynący z zasobów wodnych (dostęp do morza, rozbudowa portów, miejsc obsługi jachtów, spływy, wędkarstwo, zejścia na plażę, toalety, deptaki, promenady, amfiteatry itp.).

Misją Gminy Kołobrzeg jest stworzenie środowiska przyjaznego wszystkim mieszkańcom, przedsiębiorcom i turystom oraz podniesienie poziomu ich życia przez zapewnienie trwałego, zrównoważonego rozwoju.

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Ustronie Morskie, przyjęte uchwałą nr XLV/370/2018 z dnia 6 września 2018 roku	obowiązuje
2) Strategia Rozwoju Gminy Ustronie Morskie na lata 2016 –2020+	obowiązuje
3) Plan rozwoju lokalnego Gminy Ustronie Morskie na lata 2016 – 2020+	obowiązuje

### Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Ustronie Morskie

*Data uchwalenia:* 6 września 2018

*Strona www:* <https://bip.ustronie-morskie.pl/bip/prawo-lokalne/studium-i-plan-zagospodarowania/studium-2018>

---

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Gmina Ustronie Morskie w SUIKZG określiła tereny nie przeznaczone na działalność inwestycyjną. Jednym z takim terenów jest obszar plaży na którym dopuszcza się realizację: sezonowego zagospodarowania rekreacyjno-wypoczynkowego, budowli hydrotechnicznych służących do ochrony brzegów morskich oraz sieci infrastruktury służących do obsługi wymienionych obiektów.

W studium wskazano poniższe inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym, które tyczą się obszarów przymorskich:

- modernizacja mola w Ustroniu Morskim,
- odtworzenie istniejących ostróg w morzu - zakończenie robót,
- przebudowa zejść na plażę w miejscowościach Ustronie Morskie oraz Sianożęty z ich przystosowaniem do obsługi osób niepełnosprawnych (6 zejść Ustronie Morskie, 3 zejścia Sianożęty).

---

### Strategia Rozwoju Gminy Ustronie Morskie na lata 2016 –2020+

*Data uchwalenia:* 29 listopada 2017

*Strona www:* <http://eregion.wzp.pl/gminy/ustronie-morskie>

---

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

W strategii ustalono planowane do realizacji zadania inwestycyjne przez gminę Ustronie Morskie w latach 2016-2020:

- budowa zejść na plażę wraz z pochylnią dla osób niepełnosprawnych w ustroniu morskim,
- opracowanie planu morfodynamiki dla brzegu morskiego gminy ustronie morskie,
- rozbudowa zejść na plażę na terenie gminy Ustronie Morskie.

---

## Plan rozwoju lokalnego Gminy Ustronie Morskie na lata 2016 – 2020+

*Data uchwalenia:* 10 luty 2017

*Strona www:* [https://www.ustronie-morskie.pl/upload/file/Lewe\\_menu/Plan\\_Rozwoju\\_Lokalnego\\_Gminy\\_2016-2020.pdf](https://www.ustronie-morskie.pl/upload/file/Lewe_menu/Plan_Rozwoju_Lokalnego_Gminy_2016-2020.pdf)

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Plan rozwoju ponawia ustalenia Strategii Rozwoju Gminy.

### Gmina Będzino

#### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Będzino, zmienione Uchwałą nr XLIV.271.21 z dnia 28 października 2021 roku	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Strategia Rozwoju Gminy Będzino na lata 2023-2030	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku

#### Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Będzino

*Data uchwalenia:* 28 października 2021

*Strona www:* <https://bip.bedzino.pl/?id=1844&type=article>

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Brak odniesień.

---

#### Strategia Rozwoju Gminy Będzino na lata 2016–2022

*Data uchwalenia:* 30 listopada 2023

*Strona www:*

[https://bip.bedzino.pl/backend/uploads/files/urzed\\_gminy/konsultacje\\_spoleczne/2023-05-26\\_Strategia\\_Rozwoju\\_Gminy\\_Bedzino\\_na\\_lata\\_2023-2030.pdf](https://bip.bedzino.pl/backend/uploads/files/urzed_gminy/konsultacje_spoleczne/2023-05-26_Strategia_Rozwoju_Gminy_Bedzino_na_lata_2023-2030.pdf)

---

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Brak odniesień.

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) 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.	aktualny
2) Strategia Rozwoju Gminy Mielno na lata 2014–2022	aktualny

### Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno

*Data uchwalenia:* 27 kwietnia 2010

*Strona www:* <https://mielno.bip.net.pl/?c=716>

---

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Gmina widzi potencjał z położenia przy obszarze morskim.

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym na obszarze gminy:  
- adaptacja i modernizacja oraz budowa nowych urządzeń komunikacji wodnej, w szczególności

budowa portu jachtowego pasażerskiego w Mielnie – Unieście,  
- adaptacja i modernizacja oraz budowa nowych ciągów pieszych, w tym przejść na plażę i molo cumowniczo - spacerowych, wraz z towarzyszącą infrastrukturą,

W sferze gospodarki morskiej należy w pełni wykorzystać położenie nadmorskie gminy dla rozwoju funkcji portowych oraz 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.

---

### Strategia Rozwoju Gminy Mielno na lata 2014–2022

*Data uchwalenia:* 2 października 2014 r.

*Strona www:* <https://mielno.bip.net.pl/?a=5108>

---

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

W obrębie gminy znajduje się 12 miejscowości z czego Mielno, Łazy, Unieście, Chłopy i Sarbinowo, Gąski i Mielenko to miejscowości typowo turystyczne położone nad polskim wybrzeżem. Ważnym walorem wypoczynkowym Gminy Mielno są piękne plaże, których szerokość dochodzi miejscami nawet do 100 m. Pokryte są drobnoziarnistym, czystym piaskiem kwarcowym (unikatowy w skali Europy).

WIZJA ROZWOJU GMINY MIELNO:

*Gmina Mielno to miejsce przyjazne do mieszkania, pracy i aktywnego wypoczynku dla mieszkańców oraz turystów, którym oferuje się nowoczesne i konkurencyjne produkty turystyczne tworzone z zachowaniem idei rozwoju zrównoważonego*

W strategii wskazani cel: Cel 2 - Stworzenie nowoczesnej (innowacyjnej) gospodarki opartej na atrakcyjnej, konkurencyjnej i całorocznej ofercie turystycznej.

### 2.3. Stworzenie atrakcyjnej i konkurencyjnej, całorocznej oferty turystycznej

#### 2.3.1 Otwarcie na morze

Opis celu: Niezwykle ważną rolę w otwarciu na morze powinny pełnić mola i pomosty, które umożliwiają bliższy kontakt z morzem. Cechą molo powinna być przede wszystkim wielofunkcyjność. Takie molo powinno stać się kołem napędowym dalszego rozwoju a zarazem być inwestycją w znacznej części samofinansującą się, realizowaną w partnerstwie publiczno-prywatnym. Molo powinno być przedsięwzięciem w większości komercyjnym, przynoszącym inwestorowi zysk. Musi to być obiekt całoroczny, dostępny dla osób niepełnosprawnych, sprawiający że będzie na nim można przebywać bez względu na pogodę. Na molo powinien się znajdować zadaszony, przeszklony pawilon umożliwiający oglądanie morza bez względu na pogodę, powinien się znajdować także stały, całoroczny lokal gastronomiczny. Molo powinno zawierać możliwość lokowania dodatkowych atrakcji (np. kapsuła podwodna, letnia zjeżdżalnia, rejsy skuterami, pontonami motorowymi itp.) Należy także dążyć do stworzenia warunków rozwoju tej infrastruktury do rozmiarów umożliwiających cumowanie jachtów, organizację krótkich rejsów spacerowych, wędkarskich, a z czasem nawiązanie regularnych połączeń z Kołobrzegiem i Darłowem. Inwestycja tego typu może być realizowana etapami, nawet w długim okresie czasu. W tym kierunku działania mieści się także dalszy rozwój infrastruktury Kanału Jamneńskiego, zmierzający do utworzenia warunków do żeglugi jachtów pomiędzy jeziorem Jamno a morzem, a docelowo także budowy portu o funkcji turystycznej i funkcji portu schronienia.

#### Gmina Sianów

#### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sianów, przyjęte Uchwałą Nr LXIV/383/10 Rady Miejskiej w Sianowie z dnia 29 października 2010 r.	Aktualny
2) Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Sianów na lata 2015-2020	Aktualny

Gmina Sianów zyskała dostęp do morza 1 stycznia 2023 roku. Strategie oraz Studium nie zawierają ustaleń dotyczących dołączonych obszarów.



### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasto Darłowo, przyjęte Uchwałą Nr XLI/360/10 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 8 lutego 2010 r.	Aktualny

### Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Darłowo

*Data uchwalenia:* 8 lutego 2010

*Strona www:* <http://um.darlowo.ibip.pl/public/?id=163139>

#### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Studium wskazuje generalne zasady kształtowania przestrzeni miasta. Dwie z nich odnoszą się do obszaru portu oraz plaży:

6. Przystosowanie i adaptację wybranych rejonów w obszarze portu pod funkcje usług związanych z obsługą portu i rybołówstwa oraz usług turystycznych;

10. Wykształcenie na bazie istniejących nabrzeży portowych i pozostałych nabrzeży po wschodniej stronie rzeki Wieprzy do wysokości ulicy Zamkowej włącznie oraz po zachodniej stronie rzeki od ulicy Flisackiej do ulicy Powstańców Warszawskich, ciągu postojowego pływających jednostek turystyczno-sportowych.

Wyróżniono 16 typów stref, w tym jedną dotyczącą obszarów plaż (XV) oraz jedną znajdującą się przy obszarach portowych (VIII). Obowiązują w nich następujące ustalenia:

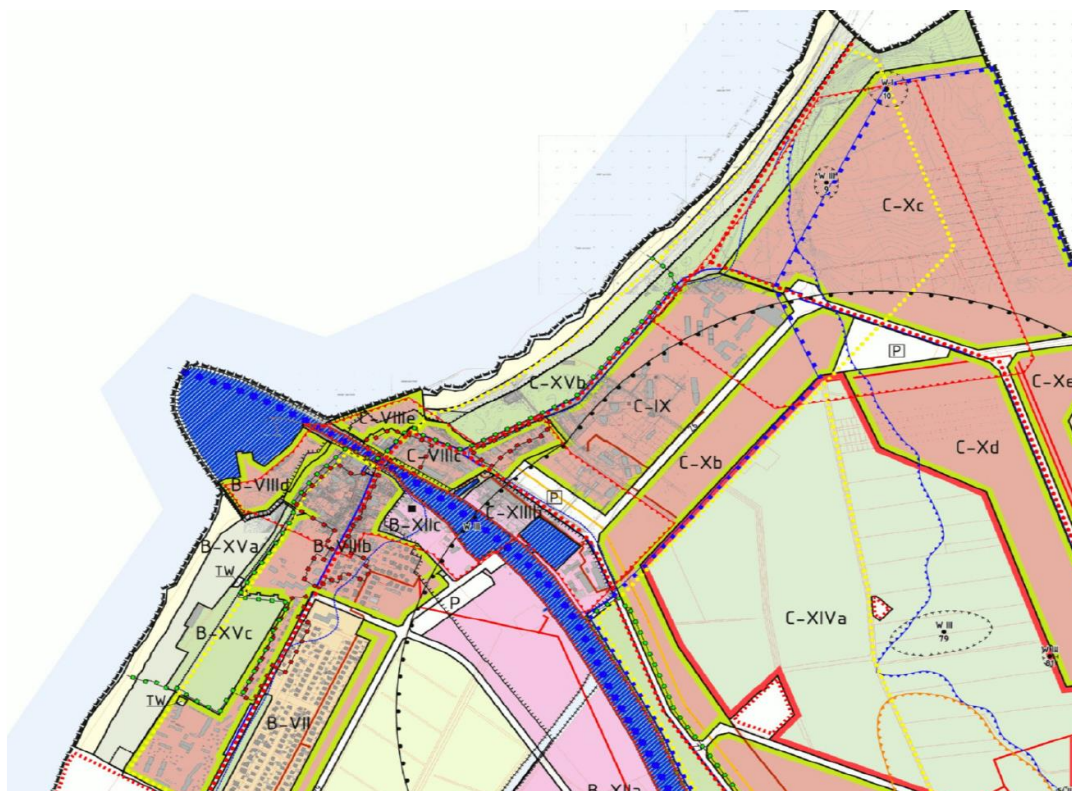
Strefa typu VIII – zabudowa hotelowo-pensjonatowa, mieszkaniowa wielorodzinna z dopuszczeniem funkcji apartamentowej, jednorodzinna o charakterze willowym z usługami turystycznymi oraz użyteczności publicznej (wyróżnia się pięć obszarów elementarnych: a, b, c, d, e). Dopuszczalna realizacja usług wbudowanych i na działkach wydzielonych.

Teren wskazany do przekształceń, uporządkowania wnętrza oraz wytworzenia obszarów koncentracji ruchu turystycznego z wykształceniem terenów przestrzeni publicznej. Na wolnych obszarach przylegających do przestrzeni publicznej dopuszcza się lokalizację wysokostandardowych obiektów zagospodarowania turystyczno-wypoczynkowego i użyteczności publicznej o wysokich walorach architektonicznych. Obszary zalecane do ujęcia w strefie B ochrony układów przestrzennych. Obszary częściowo narażone na niebezpieczeństwo powodzi. Strefa zlokalizowana częściowo w granicach administracyjnych portu, graniczy m.in. z awanportem, którego wody są zakwalifikowane do morskich wód wewnętrznych, a linia brzegowa ukształtowana została w sposób zapewniający wygaszanie falowania. W związku z powyższym, w przypadku przebudowy linii brzegowej np. poprzez budowę nabrzeży, należy co najmniej utrzymać istniejący współczynnik wygaszania fal. Dopuszcza się lokalizację urządzeń związanych z bezpieczeństwem żeglugi i obsługą portu, w tym np. masztu radarowego, masztów z oznakowaniem nawigacyjnym.

Strefa typu XV – tereny plaży, zieleni wydymowej, leśnej i parkowej oraz usług turystycznych (wyróżnia się trzy obszary elementarne: a, b, c). Dopuszcza się funkcję mieszkaniową. Obszar częściowo w strefie pasa technicznego wybrzeża morskiego (granicę pasa technicznego przyjęto zgodnie z wnioskiem Urzędu Morskiego w Słupsku), utrzymanie brzegów i skarp wydymowych zgodnie z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Dopuszcza się wykorzystanie terenów w obszarze pasa technicznego do celów urządzenia terenów zieleni parkowej, ciągów pieszych penetracji turystycznej, lokalizacji obiektów sanitarnych oraz obiektów usług związanych z obsługą plaży i ruchu turystyczno-wypoczynkowego pod warunkiem otrzymania zgody właściwego organu administracji morskiej. Istniejący ruch kołowy należy ograniczyć do potrzeb obsługi komunalnej i dostępu do posesji. W istniejących ciągach komunikacji kołowej (ul. Słowiańska) dopuszcza się ciągi ruchu pieszego i rowerowego. Rozproszone istniejące obiekty kubaturowe wymagają rehabilitacji i rewitalizacji z uwagi na swe położenie w projektowanym systemie ciągów spacerowo-widokowych. W obszarze C-XVb dopuszcza się funkcję mieszkaniową i rozbudowę istniejącej funkcji usług turystycznych oraz wprowadzenie dodatkowej zabudowy hotelowej (turystycznej) w układzie gniazdowym z intensywnością zabudowy działki do 2,9 przy wysokości do 25,0 m n.p.m. Powierzchnia zabudowy w całym obszarze C-XVb nie może przekroczyć 25%. W obszarze istniejącej zieleni leśnej dopuszcza się adaptację jej do rangi zieleni parkowej oraz jej kompensację uwzględniającą przyszłe ubytki. W obszarze parkowym dopuszcza się budowę promenady spacerowej w powiązaniu z w/w ciągami pieszymi zlokalizowanymi w obszarze pasa technicznego. W obszarze B-XVc dopuszcza się rozbudowę istniejącej funkcji hotelowej w granicach istniejących przekształceń antropogenicznych przy intensywności zabudowy działki do 3,1 i wysokości do 6 kondygnacji nadziemnych (29,0 mnpm). Istniejącą zielenią leśną w tym zielenią w pasie technicznym adaptować do funkcji zieleni parkowej.

Docelowy sposób zainwestowania obszarów zostanie uściślony po wykonaniu szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej z uwzględnieniem skutków na środowisko i wprowadzony na etapie zmiany planu miejscowego. Wschodni kraniec strefy XVb w bezpośrednim styku ze strefą Xc winien charakteryzować się zagospodarowaniem umożliwiającym realizację przestrzeni publicznej z elementami o funkcji rozrywkowo-turystycznej wykorzystując naturalną konfigurację terenu.

Poniżej położenie strefy XV - a, b i c.



Gmina Darłowo

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Darłowo, przyjęte uchwałą nr LIII.536.2022 Rady Gminy Darłowo z dnia 15 lipca 2022 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 roku
2) Lokalna Strategia Rozwoju Gminy Darłowo na lata 2015-2025, przyjęta Uchwałą Nr XVII/145/2015 Rady Gminy Darłowo z dnia 29 grudnia 2015 r.	aktualne

### Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Darłowo

Data uchwalenia: 15 lipca 2022

Strona www: <http://ug.darlowo.ibip.pl/public/getFile?id=403444>

#### Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Studium nakazuje zachowanie ekspozycji na zabytkowe układy przestrzenne.

Wydzielono Obszar kulturowo-krajobrazowy „Zachodniopomorski Pas Nadmorski”, który obejmuje obszar wzdłuż wybrzeża Bałtyku. Cechują go przede wszystkim występowania typowo nadmorskich elementów historycznego zagospodarowania, typu latarnie morskie, uzdrowiska, porty, stocznie. Wyróżnia go zróżnicowana geomorfologia - brzegi klifowe, wydmy, mierzeje, płytkie ujścia rzek, jeziora przymorskie, tereny leśne oraz łąki i bagna. W granicach „Zachodniopomorskiego Pasa Nadmorskiego” zaleca się:

- zachowanie i wyeksponowanie zasadniczych elementów krajobrazu kulturowego obrazujących historię procesów osadniczych w przymorskim krajobrazie naturalnym,
- zahamowanie niekorzystnych procesów degradujących krajobraz, powstałych w wyniku „przeinwestowania” w strefie nadmorskiej i dążenie do zrównoważonego rozwoju tego obszaru, który może zapewnić długotrwałą atrakcyjność turystyczno-wypoczynkową,
- utrzymanie skali i charakteru zabudowy uzdrowskiej w miejscowościach nadmorskich,
- utrzymanie funkcji portów i przystani rybackich z właściwymi im atrybutami,
- zachowanie, konserwacja i zagospodarowanie zabytków przymorskiego dziedzictwa kulturowego,
- utrzymanie w dobrym stanie innej zabudowy o zabytkowych walorach lokalnych i ponadlokalnych (zasób powinien być określony w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i gminnej ewidencji zabytków), – zachowanie kompozycji przestrzennej i architektury zespołów zabudowy wojskowej lokalizowanej wzdłuż wybrzeża.

Przystanie morskie i rybackie:

W granicach gminy Darłowo zlokalizowana jest przystań morska Dąbki, znajdująca się w kompetencjach terytorialnych Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. W jej granicach dopuszcza się realizację infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do przystani morskiej, w rozumieniu przepisów odrębnych z zakresu portów i przystani morskich. Obszary, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego oznaczono na rysunku studium. Do takich obszarów zalicza się:

- pas terenu wzdłuż linii brzegowej Morza Bałtyckiego, wyznaczony w obrębie Kopań.

W granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią należy uwzględnić następujące wytyczne:

- zagospodarowanie pasa technicznego zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- pas techniczny powinien zostać wykluczony spod zabudowy kubaturowej.

## Lokalna Strategia Rozwoju Gminy Darłowo na lata 2015-2025

*Data uchwalenia:* 29 grudnia 2015 r.

*Strona www:* <http://ug.darlowo.ibip.pl/public/?id=69029>

### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

Strategia formułuje cztery cele strategiczne, z których *Cel 4: Poprawa i ochrona naturalnego oraz dziedzictwa kulturowego - Gmina Darłowo miejscem chroniącym środowisko naturalne i dziedzictwo kulturowe oraz rozwijającym sferę kulturalną i gospodarkę turystyczną*, ma pośredni związek z obszarami morskimi.

Cel ten zawiera 7 celów operacyjnych, z których istotniejsze to:

1. Utrzymanie statusu „Uzdrowska Dąbki” i budowa parku zdrojowego.
3. Rozwój marki gmina Darłowo i uzdrowska Dąbki oraz konkurencyjnych produktów turystycznych takich jak lokalne targi turystyczne – imprezy cykliczne o charakterze sportowo – rekreacyjnym.

5. Gmina Darłowo miejscem spotkań osób wybierających aktywny wypoczynek.
6. Zagospodarowanie nadbrzeży jezior i rzek – na cele turystyczno-rekreacyjne oraz edukacyjno-kulturalne.
7. Ochrona środowiska, termomodernizacja budynków użyteczności publicznej.

Wybrane zadania strategiczne dla celów operacyjnych:

- wydzielanie i usankcjonowanie obszarów chronionych,
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczo-krajobrazowej,
- budowa przystani kajakowych,
- budowa i przebudowa przejść na plażę,
- wykorzystanie solanki i term.

Zapisy Strategii Gminy Darłowo mające powiązania z obszarami morskimi i ich wykorzystaniem są nieliczne i odnoszą się przede wszystkim do walorów krajobrazowych położenia nadmorskiego i ich turystycznego wykorzystania. Zwrócono uwagę na aspekty ochrony środowiska i walorów uzdrowiskowych (nadmorskie uzdrowisko Dąbki).

## Gmina Postomino

### Weryfikacja aktualności dokumentów gminnych:

Dokument	Stan obowiązywania / uwagi
1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Postomino, przyjęte Uchwałą Nr XXXVI/326/13 Rady Gminy Postomino z dnia 8 listopada 2013 r.	<b>Aktualne – w 2023 wprowadzono zmiany</b>
2) Strategia Rozwoju Gminy Postomino na lata 2016 -2025 przyjęte uchwałą Nr XXXII/323/17 Rady Gminy Postomino z dnia 21 czerwca 2017	aktualne

### Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Postomino

*Data uchwalenia:* 8 listopada 2013 r.

*Strona www:* <https://postomino.bip.net.pl/kategorie/84-studium-uwarunkowan?lang=PL>

#### Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:

Studium wskazuje wyznaczonych 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.

Zmiana studium w 2023 nie odnosiła się do obszarów położonych przy morzu.

---

## Strategia Rozwoju Gminy Postomino na lata 2016 -2025

*Data uchwalenia:* 21 czerwca 2017 r.

*Strona www:* <https://postomino.archiwum.bip.net.pl/a8848.html>

---

### *Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

W strategii została wskazana wizja gminy Postomino jako – nadmorska gmina położona atrakcyjnie w stosunku do centrów gospodarczych i kulturalnych regionu, dobrze skomunikowana, a dzięki licznym atutom środowiska naturalnego oraz rozwiniętej infrastrukturze, stwarzająca korzystne warunki zamieszkania, spędzania wolnego czasu, wypoczynku i rekreacji oraz prowadzenia działalności gospodarczej.

W strategii tej wskazano 5 priorytetów gminy Postomino:

- ZDROWIE, POMOC SPOŁECZNA, BEZPIECZEŃSTWO
- ŚRODOWISKO NATURALNE, OCHRONA ŚRODOWISKA, TURYSTYKA
  - podejmowanie działań dla podniesienia jakości ochrony środowiska w gminie Postomino.
  - Stworzenie warunków do rozwoju różnych form turystyki na terenie gminy Postomino.
- OŚWIATA, KULTURA, SPORT
- ROZWÓJ GOSPODARCZY
- INFRASTRUKTURA

## Strategie powiatowe

W skład analizowanego obszaru wchodzi następujące powiaty:

1. ŚWINOUJŚCIE – miasto na prawach powiatu.
2. KAMIENSKI
3. GRYFICKI
4. KOŁOBRZESKI
5. KOSZALIŃSKI
6. SŁAWIEŃSKI

1. ŚWINOUJŚCIE

Gmina Świnoujście posiada status miasta na prawach powiatu

2. KAMIENSKI

### Strategia rozwoju powiatu kamieńskiego na lata 2014 – 2020

Brak nawiązań do gospodarki morskiej.

3. GRYFICKI

### Strategia Rozwoju Powiatu Gryfickiego na lata 2020-2030



Bezpośredni dostęp do morza w powiecie Gryfickim mają gmina Rewal oraz gmina Trzebiatów.

W strategii wskazano port rybacki w Mrzeżynie jako port uzupełniający dla portów sąsiadujących, i w tym zakresie przewiduje się jego rozwój.

Wyznaczono cel strategiczny dla powiatu:

Powiat gryficki - przyjazny dla mieszkańców, turystów i inwestorów, dbający o środowisko i tradycje kulturowe

Wskazano:

**CEL STRATEGICZNY 1 - ROZWÓJ GOSPODARCZY I INFRASTRUKTURALNY PRZY WYKORZYSTANIU POTENCJAŁU POWIATU**

Działanie 1.2.7 Rozwój portu w Mrzeżynie i przystani morskich

Opis Działania: Wspieranie działań dotyczących dalszego rozwoju portu morskiego w Mrzeżynie (np. nowe szlaki komunikacyjne), rozwój infrastruktury przystani morskich w Niechorzu, Rewalu i Mrzeżynie.

#### **4. KOŁOBRZESKI oraz KOSZALIŃSKI**

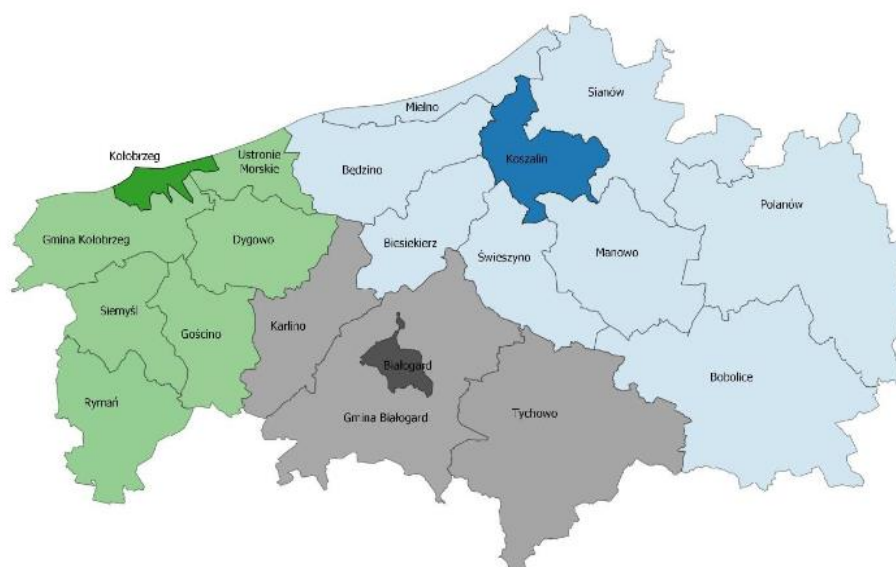
**Strategii Rozwoju Ponadlokalnego dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021–2030**

*Data uchwalenia: 25 kwietnia 2023*

*Objęte gminy przymorskie: Będzino, Kołobrzeg, Miasto Kołobrzeg, Mielno, Ustronie Morskie oraz Powiaty: Białogardzki, Kołobrzeski i Koszaliński.*

*Odniesienia do obszarów morskich oraz powiązania z gospodarką morską:*

*Mapa 1. Gminy tworzące Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzki Obszar Funkcjonalny.*



Cel strategiczny w sferze infrastruktury, przestrzeni i środowiska:

Cel strategiczny 4. Rozwinięta infrastruktura obszaru z wykorzystaniem technologii informacyjno-komunikacyjnych (smart city) dla potrzeb społecznych i gospodarczych. Poprawa jakości i dostępności publicznej infrastruktury turystycznej.

- 4.5.1 Modernizacja i rozbudowa infrastruktury plaż: np. promenad, przejść na plażę, sanitariatów, itp.

Cel strategiczny w sferze gospodarczej:

Cel strategiczny 6. Zrównoważony rozwój gospodarczy KKBOF spójny z potencjałami lokalnymi.

- 6.1 Rozwijanie i wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw oraz kreatywności i przedsiębiorczości mieszkańców.
- 6.1.13 Projekty na rzecz wspierania rozwoju wielofunkcyjnego portu morskiego w Kołobrzegu.
- 6.2 Rozwijanie kreatywnej współpracy środowiska turystycznego i okołoturystycznego w tworzeniu oferty turystycznej.
- 6.2.3 Projekty na rzecz tworzenia w pasie nadmorskim i na zapleczu pasa nadmorskiego komercyjnych, atrakcji turystycznych.

## 5. SŁAWIEŃSKI

### Strategia Rozwoju Powiatu Sławieńskiego na lata 2024 - 2030

Wizja: „Powiat sławieński jest powiatem wyróżniającym się w skali ogólnopolskiej o dobrych warunkach życia i pracy. Powiat przyciąga osoby kreatywne i jest przykładem funkcjonowania w nowej gospodarce.”

Cel szczegółowy 1.2.B. Działania Zespołu Szkół Morskich w Darłowie, przykładowe programy, których inicjatorem i koordynatorem może być ZSM

Program 1.2.B.1. Praca przy obsłudze turbin wiatrowych

Powiat sławieński jest w krajowej czołówce energetyki wiatrowej. W związku z rozwojem morskich farm wiatrowych potencjał powiatu w tym zakresie jeszcze się zwiększy. Pociąga to za sobą zwiększone zapotrzebowanie na wyspecjalizowanych pracowników do obsługi turbin wiatrowych. Zespół Szkół Morskich w Darłowie przy współpracy z Polskim Stowarzyszeniem Energetyki Wiatrowej i Firmą Vulcan Training&Consultancy realizuje projekt „Wkręć się na wiatraki i pracuj na najwyższym poziomie”. Projekt ten jest przykładem współpracy szkoły z gospodarką, dzięki której uczenie ma bezpośredni związek z praktyką i z możliwością uzyskania pracy w regionie. Realizacja podobnych projektów przyczynić się może do poprawy pozycji konkurencyjnej powiatu sławieńskiego i jego struktury demograficznej.

Brak inwestycji w obszary przybrzeżne oraz porty.