

UCHWAŁA NR

RADY MIASTA ŚWINOUJŚCIE

z dnia 2025 r.

w sprawie przyjęcia analizy i oceny skutków budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, obejmującej oddziaływanie inwestycji w zakresie gospodarczym, społecznym, środowiskowym i transportowym, wraz z rekomendacjami

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1465, 1572, 1907, 1940) oraz § 38 ust. 1 lit. b Statutu Gminy Miasto Świnoujście (Dz. U. rz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2009 r. Nr 50, poz. 1247, z 2017 r. poz. 1806 i z 2018 r. poz. 4223) Rada Miasta Świnoujście uchwala, co następuje:

§ 1. Rada Miasta Świnoujście przyjmuje analizę i ocenę skutków budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, obejmującą oddziaływanie inwestycji w zakresie gospodarczym, społecznym, środowiskowym i transportowym, wraz z rekomendacjami Rady Programowej z dnia 13 czerwca 2025, w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie rekomendacji powierza się Prezydentowi Miasta Świnoujście w terminie do

§ 3. Prezydent Miasta Świnoujście zobowiązany jest do składania Radzie Miasta Świnoujście sprawozdań z realizacji zadań wynikających z przyjętych rekomendacji nie rzadziej niż raz na kwartał, począwszy od dnia 30 września 2025 r.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta

Ryszard Teterycz



Budowa i eksploatacja Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu

Potencjalne oddziaływanie na obszar gminy Świnoujście

Opracowanie pt.

**Budowa i eksploatacja Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu.
Potencjalne oddziaływanie na obszar gminy Świnoujście**

zostało przygotowane przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie umowy nr WRG.272.1.02.25.KK z dnia 2 stycznia 2025 r. zawartej pomiędzy
Gminą Miasto Świnoujście a Wykonawcą

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – kierownik

Anna Maria Stachowicz

Jakub Balik

Julian Politt

Szymon Piotr Bryzgalski

Robert Wojciechowski

Michał Grobelny

dr Maria Zych-Lewandowska – koordynator

Bartłomiej Kasiuk

i inni

Mikołaj Kobryński

Konsultanci:

Kpt. ż. ś. Czesław Julian Szarek

Kmdr w st. spocz. Mirosław Tuliszka

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	3
WSTĘP	7
1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE	8
1.1. CEL OPRACOWANIA.....	8
1.2. OBSZAR, OBIEKT I ZAKRES ANALIZY	8
1.3. METODYKA BADAŃ	12
2. PLANOWANIE STRATEGICZNE I PROGNOZY RYNKOWE	13
2.1. GTK W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH	13
2.2. ANALIZA POWIĄZAŃ PROJEKTU GTK Z PROGNOZAMI RYNKOWYMI	16
3. UKŁAD PRZESTRZENNY.....	21
3.1. ANALIZA MOŻLIWOŚCI I MAKSYMALNEGO ZASIĘGU ULOKOWANIA GTK W UKŁADZIE PRZESTRZENNYM OBSZARU	22
3.2. POTENCJALNE POZYTYWNE I NEGATYWNE SKUTKI PRZESTRZENNE BUDOWY GTK	32
3.3. BADANIE PORÓWNAWCZE WPŁYWU BUDOWY TERMINALU KONTENEROWEGO NA JST – DCT GDAŃSK, BCT GDYNIA	35
4. TRANSPORT.....	41
4.1. GTK A TRANSPORT KOLEJOWY	46
4.2. UKŁAD DROGOWY I PLANY JEGO ROZWOJU W OTOCZENIU GTK	61
4.3. ZAŁOŻENIA POWIĄZANIA GTK Z ODRZAŃSKĄ DROGĄ WODNĄ	79
5. GOSPODARKA LOKALNA	88
5.1. PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA I POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO LOKALNYCH PRZEDSIĘBIORSTW	88
5.2. ANALIZA POPYTU, PODAŻY I STRUKTURY ZATRUDNIENIA NA OBSZARZE	89
5.3. ZAPLECZE EDUKACYJNE I POTENCJAŁ KSZTAŁCENIA KADR DLA GTK	95
5.4. OCENA WPŁYWU NA INFRASTRUKTURĘ I USŁUGI KOMUNALNE	96
5.5. OSZACOWANIE WPŁYWU BUDOWY GTK NA BUDŻETY JST	98
5.6. BUDOWA TERMINALU W ŚWINOUJŚCIU A RYNEK MIESZKANIOWY	101
6. ŚRODOWISKO	105
6.1. OGÓLNE UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE INWESTYCJI	105
6.2. ANALIZA WNIOSKÓW Z DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ ORAZ ZGŁOSZONYCH ZASTRZEŻEŃ DO PROJEKTU BUDOWY GTK	108
6.3. KLUCZOWE ŚRODOWISKOWE KONSEKWENCJE BUDOWY I FUNKCJONOWANIA GTK ORAZ ZAKRES REKOMPENSAT	111
6.4. ZAKRES WYMAGANYCH PRAWEM UNIJNYM ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH	113
6.5. OCENA UWZGLĘDNIENIA MODELI ŚRODOWISKOWYCH W PROJEKCIE BUDOWY GTK.....	116
7. TURYSTYKA.....	118
7.1. OCENA WPŁYWU BUDOWY I FUNKCJONOWANIA GTK NA BRANŻĘ TURYSTYCZNĄ NA OBSZARZE	118
7.2. ANALIZA POTENCJAŁU TURYSTYCZNEGO GTK	122
8. BEZPIECZEŃSTWO	124
8.1. KONTEKST BEZPIECZEŃSTWA GOSPODARCZEGO	124
8.2. ANALIZA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ BEZPIECZEŃSTWA CYWILNEGO ZWIĄZANYCH Z BUDOWĄ I FUNKCJONOWANIEM GTK	126
8.3. OCENA WPŁYWU BUDOWY GTK NA OBRONNOŚĆ	130
9. GTK W ŚWINOUJŚCIU A TERMINAL KONTENEROWY W SZCZECINIE.....	136
PODSUMOWANIE I WNIOSKI.....	142
SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ	146



WYKAZ POJĘĆ I SKRÓTÓW

BCT	Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni (ang. <i>Baltic Container Terminal</i>)
BDL/ BDL GUS	Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
CFS	Punkt konsolidacyjny, w którym zbiera się towary drobnicowe przeznaczone do transportu (ang. <i>Container Freight Station</i>)
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
DCT	Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Gdańsku (ang. <i>Deepwater Container Terminal</i>) – Baltic Hub
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. <i>European Rail Traffic Management System</i>)
ETCS	Europejski System Sterowania Pociągiem (ang. <i>European Train Control System</i>)
Feeder	Mniejszy statek kontenerowy, który służy do transportu kontenerów pomiędzy dużym portem głębokowodnym (tzw. hubem) a mniejszymi portami regionalnymi
FEnIKS, FEnIKS (EFRR), FEnIKS/CEF2	Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko; Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Instrument „Łącząc Europę” 2 (ang. <i>Connecting Europe Facility 2</i>)
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GDOŚ	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
GIS	System komputerowy służący do zbierania, przechowywania, analizowania, zarządzania i wizualizacji danych przestrzennych (ang. <i>Geographic Information System</i> , System Informacji Geograficznej)
GPR	Generalny Pomiar Ruchu – regularne badania natężeń ruchu drogowego realizowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad
GTK	Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu (GTK w Świnoujściu, Terminal)
GUS	Główny Urząd Statystyczny
Hub	Węzeł logistyczny, który pełni funkcję centrum przeładunku, sortowania i dystrybucji towarów, zazwyczaj o dużym znaczeniu regionalnym lub międzynarodowym
IDI	Indywidualny wywiad pogłębiony, technika badań jakościowych (ang. <i>Individual In-Depth Interview</i>)
JRG	Jednostka Ratowniczo Gaśnicza



JST	Jednostka samorządu terytorialnego (gmina, powiat, województwo, ale również związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny lub związek metropolitalny)
KPO	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
KP PSP, PSP	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej, Państwowa Straż Pożarna
LNG	Skroplony gaz ziemny (ang. <i>Liquefied Natural Gas</i>)
Modal split	Podział zadań przewozowych; udział poszczególnych gałęzi transportu w ogólnej pracy przewozowej
MPZP	Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego
Obszar	Pisany wielką literą oznacza teren objęty analizą, tj. gminy Świnoujście i Międzyzdroje
ODW	Odrzańska Droga Wodna
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych
OzN	Osoby z niepełnosprawnościami
PCL	Pomorskie Centrum Logistyczne
PGWWP	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
PKD	Polska Klasyfikacja Działalności, urzędowy system klasyfikacji rodzajów działalności gospodarczej
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)
POG	Plan ogólny gminy
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PTZ	Publiczny transport zbiorowy
Rada Programowa	Rada ds. przygotowania i przedłożenia Radzie Miasta Świnoujście analizy i oceny skutków budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym dla Gminy Miasto Świnoujście w zakresie jego oddziaływania gospodarczego, społecznego, środowiskowego i transportowego, powołana w dniu 4 października przez Radę Miasta Świnoujście
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
SBL	Samoczynna blokada liniowa, system sterowania ruchem kolejowym, który automatycznie blokuje dany odcinek toru (tzw. blok), kiedy znajduje się na nim pociąg



Shore power	System umożliwiający dostarczanie energii elektrycznej ze źródła lądowego (np. portu) do statków w celu zasilania ich urządzeń pokładowych podczas postoju w porcie (również <i>cold ironing</i> lub <i>shore-side electricity</i>)
SiA/SiB	Kody poszczególnych rejonów używanych przez PKP PLK dla stacji Świnoujście
SOM	Szczeciński Obszar Metropolitalny
SPA/ SPB/ SPC	Kody rejonów stacji Szczecin Port Centralny używane przez PKP PLK
Statek śródlądowy	urządzenie pływające o napędzie mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do: a) przewozu osób lub rzeczy, b) pchania lub holowania, c) inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia, d) ratowania życia lub mienia, e) połowu ryb, f) wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw, g) uprawiania sportu lub rekreacji, h) celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe
SUIKZP	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
ŚDRR	Średni Dobowy Ruch Roczny – jednostka natężenia ruchu drogowego w Generalnym Pomiarze Ruchu
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa (ang. <i>Trans-European Transport Network</i>)
TEU	Jednostka pojemności równa pojemności kontenera o długości 20 stóp (ang. <i>twenty-foot equivalent unit</i>)
TMT	Towarowy Model Transportowy
Transshipment	Procedura polegająca na rozładunku towarów z jednego statku i załadunku ich na inny statek w celu dalszego transportu ich transportem wodnym; czasem pojęcie to używane jest również w odniesieniu ogólnie do przeladunku na różne gałęzie transportu
TSL	Branża i działalność gospodarcza obejmująca kompleksowe usługi związane z transportem, spedycją i logistyką
UNCTAD	UN Trade and Development (United Nations Conference on Trade and Development)
Wąskie gardło	Element infrastruktury transportowej (np. most, tunel, skrzyżowanie, fragment linii kolejowej), którego przepustowość jest niższa niż przepustowość odcinków sąsiednich, co prowadzi do kumulacji ruchu, opóźnień lub strat ekonomicznych.
ZMPSiŚ	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.



WSTĘP

Planowana budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu określana jest przez polski rząd jako jedno z kluczowych transportowych przedsięwzięć infrastrukturalnych w Polsce, które może znacząco wpłynąć na rozwój gospodarczy kraju i regionu. Inwestycja zakłada utworzenie nowoczesnego obiektu, mającego strategiczne znaczenie dla wzmocnienia pozycji Polski w międzynarodowym systemie transportowym. Terminal ma zwiększyć konkurencyjność polskich portów wobec innych ośrodków żeglugi w regionie Morza Bałtyckiego i Północnego w obrotach towarów z Europy Środkowo-Wschodniej oraz Ukrainy.

Projekt wzbudza jednak liczne kontrowersje wśród różnych grup interesariuszy. Mieszkańcy oraz władze samorządowe Świnoujścia i Międzyzdrojów wyrażają obawy związane z potencjalnym wpływem inwestycji na środowisko naturalne oraz jakość życia osób zamieszkujących obie gminy, a także znaczącą utratę ich atrakcyjności turystycznej. Szczególnie akcentowane są zagrożenia dla obszarów Natura 2000, możliwe zanieczyszczenie wód, zwiększony hałas oraz ingerencja w ekosystem morski i krajobraz Zatoki Pomorskiej.

Władze lokalne podnoszą kwestię niedostatecznych konsultacji społecznych i komunikacji z inwestorem, co rodzi pytania o transparentność procesu decyzyjnego. Istotnym problemem jest brak jednoznacznych rozwiązań dotyczących minimalizacji skutków środowiskowych i zarządzania potencjalnymi konfliktami związanymi z wykorzystaniem cennych przyrodniczo terenów. Szczególnie niepokojące dla mieszkańców i władz jest również przewidywany wzrost towarowego ruchu drogowego i kolejowego. Władze Świnoujścia podnoszą kwestie zagrożeń związanych m.in. z planowanym zniszczeniem znacznej części nadmorskich terenów zielonych oraz negatywnym wpływem inwestycji na życie mieszkańców dzielnicy Warszów. Natomiast samorządowcy z Międzyzdrojów wyrażają zaniepokojenie perspektywą zwiększenia liczby pociągów towarowych przejeżdżających przez miejscowość, co może zakłócić jej turystyczny charakter. Organizacje ekologiczne i lokalne stowarzyszenia wskazują na niedostatki w raportach środowiskowych przedstawionych przez inwestora, zwłaszcza w zakresie analiz dotyczących migracji ryb i wpływu na obszary lęgowe ptaków. Pojawiają się także głosy kwestionujące ekonomiczną zasadność projektu, biorąc pod uwagę konkurencję ze strony portów w Trójmieście i Hamburgu.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście podkreśla natomiast znaczenie inwestycji dla polskiej gospodarki, argumentując, że Terminal stanowi strategiczną szansę rozwoju sektora logistycznego. Inwestor zapewnia, że projekt uwzględni nowoczesne rozwiązania technologiczne ograniczające negatywny wpływ na środowisko.

Niniejszy raport ma na celu przedstawienie potencjalnych oddziaływań budowy i eksploatacji Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu na obszar gminy Świnoujście, z uwzględnieniem aspektów środowiskowych, społecznych i ekonomicznych. Opracowanie jest efektem kompleksowej analizy dostępnych informacji na temat GTK, dokonanej przez interdyscyplinarny zespół. Jej wyniki stanowią podstawę do dalszych dyskusji i decyzji dotyczących przyszłości tego strategicznego przedsięwzięcia.

1. ZAGADNIENIA WPROWADZAJĄCE

1.1. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania było wykonanie rzetelnej oceny skali i rodzaju potencjalnego oddziaływania budowy i funkcjonowania Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu (GTK), który ma zostać ulokowany w porcie zewnętrznym, na obszar gmin Świnoujście i Międzyzdroje. Cel ten został zrealizowany dzięki zebraniu i przeanalizowaniu szerokiego zakresu materiałów i dokumentów, zarówno strategicznych jak i lokalnych, naukowych, statystycznych czy też medialnych, a także przeprowadzeniu wielu rozmów i wywiadów z różnego rodzaju interesariuszami powiązanymi z analizowaną tematyką.

1.2. OBSZAR, OBIEKT I ZAKRES ANALIZY

Analizą objęte zostały gminy Świnoujście i Międzyzdroje, a także, w zależności od zagadnienia, fragmenty wód morskich je otaczających, w kontekście wpływu ich stanu lub dostępności po wybudowaniu GTK na wspomniane gminy. Do analizy przyjęto obszar GTK zgodny z wydaną decyzją nr 3/2024 o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego z dnia 15 kwietnia 2024 oraz decyzją nr 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu” z dnia 10 października 2023 r. Obszar GTK oraz gmin, na które oddziaływanie GTK analizowano, zaprezentowano poniżej (Mapa 1).

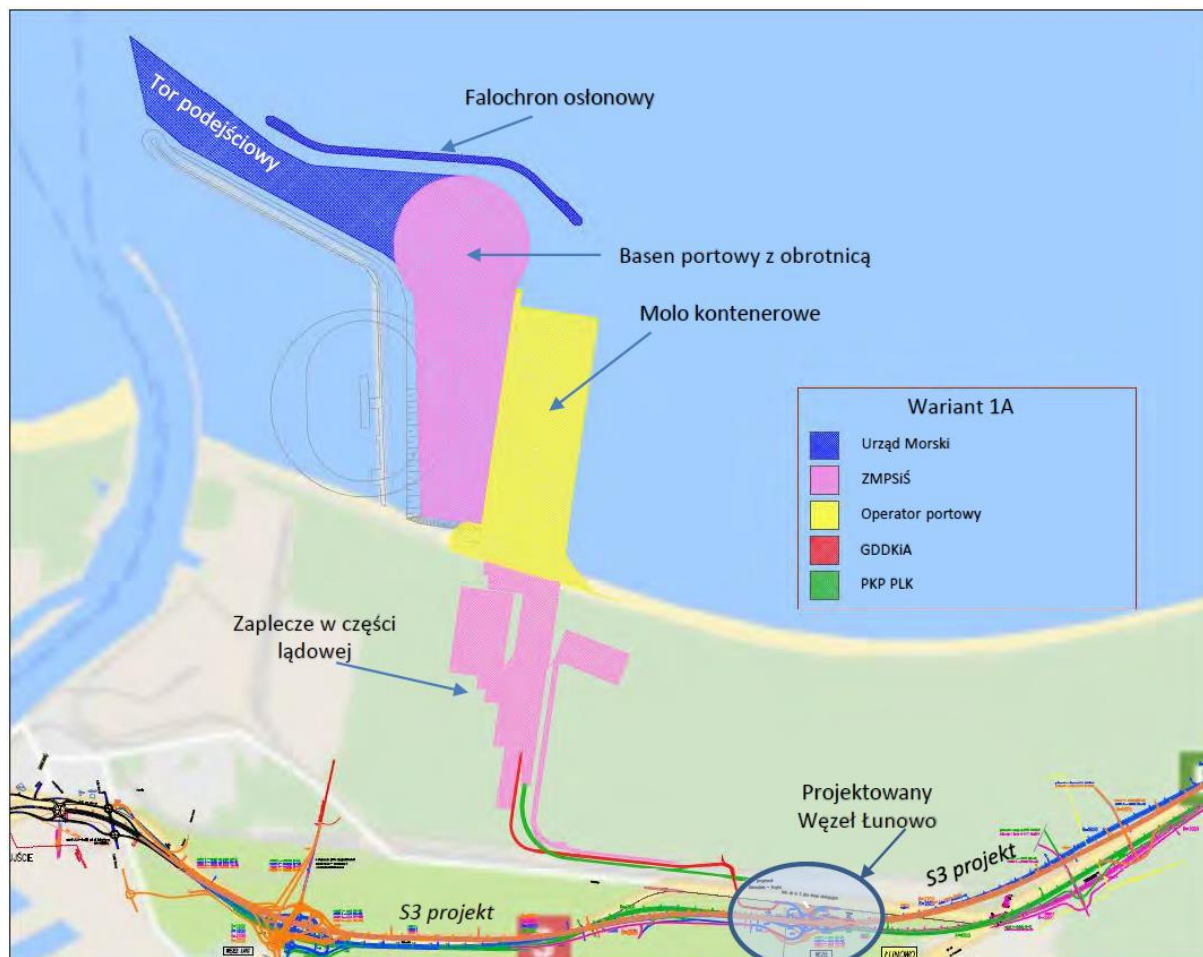
Mapa 1. Obszar planowanego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu



 planowany obszar GTK

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie obowiązującej decyzji środowiskowej

Rysunek 1. Elementy GTK oraz odpowiedzialni za nie inwestorzy



Źródło: Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu, ZMPSiŚ, 2019

Do realizacji wybrano wariant 1A, w ramach którego powstać ma ok. 68 ha zaplecza lądowego oraz ok. 246 ha części wodnej, w tym:

- tor wejściowy i basen portowy z obrotnicą o głębokości 14,5 m, docelowo 17 m;
- falochron osłonowy (osobne zadanie objęte obowiązującą decyzją środowiskową);
- moło kontenerowe, składające się z dwóch terminali: T1 i T2;
- umocnienie brzegu;
- zaplecze lądowe;
- dostęp kolejowy;
- dostęp drogowy;
- przyłącza i sieci zasilające¹.

¹ Decyzja nr 3/2024 o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego z dnia 15 kwietnia 2024 oraz decyzja nr 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu” z dnia 10 października 2023 r.



Inwestorami projektu będą: Urząd Morski w Szczecinie, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., operator portowy, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przedsięwzięcie będzie realizowane w dwóch etapach:

- Etap I: budowa terminalu T1, falochronu, toru wejściowego, obrotnicy, basenu portowego, umocnień brzegu, zaplecza lądowego oraz dostępu kolejowego i drogowego. **Zakładana przepustowość: 750 tys. TEU** (maksymalna: 1 mln TEU);
- Etap II: budowa terminalu T2. **Zakładana przepustowość: 750 tys. TEU** (maksymalna: 1 mln TEU).

Łącznie GTK po zakończeniu drugiego etapu budowy ma zatem osiągnąć zakładaną przepustowość na poziomie **1,5 mln TEU/rok** (maksymalnie: 2 mln TEU/rok). Planowane zakończenie budowy GTK ma nastąpić w roku 2029, zaś koszt budowy, zgodnie z szacunkami z roku 2019, ma wynieść ok. 3,5 mld zł².

Inwestycjami bezpośrednio powiązanymi z budową GTK są:

- budowa nowego **toru podejściowego** do portu zewnętrznego w Świnoujściu od strony wschodniej, który będzie ulokowany na wyłącznym terytorium Polski³;
- budowa infrastruktury pieszej i rowerowej w ramach zapewnienia **dostępu do plaży** na wschód od planowanej inwestycji (nieobjęta decyzją środowiskową ani lokalizacyjną)⁴;
- budowa **DEPO kontenerowego**;
- budowa **drugiego parkingu TIR**.

Należy mieć na uwadze, że istnieją plany dalszej rozbudowy portu zewnętrznego w Świnoujściu. Potencjalnie ma powstać **terminal uniwersalny**, który miałby zostać ulokowany na wschód od GTK i, jak sama nazwa wskazuje, być portem o uniwersalnym zastosowaniu, w tym przejąć, przynajmniej częściowo, zadania OT Portu Świnoujście, co w założeniu odsunęłoby jego negatywne oddziaływania dalej od zachodniej części Świnoujścia⁵, ale z drugiej strony przybliżyłoby je do Międzyzdrojów. Można oszacować, że planowany terminal uniwersalny zajmowałby powierzchnię ok. 100 ha. Terminal ten w założeniu ma być uniwersalny, zatem obsługiwać będzie również ładunki masowe, w tym np. przetadunki węgla, co w przypadku zaistnienia takich przetadunków może negatywnie wpłynąć na okoliczne gminy w związku z zanieczyszczeniem powietrza pyłem węglowym. Należy jednak podkreślić, że terminal ten w założeniu ma być uniwersalny, zatem obsługiwać również ładunki masowe, w tym przetadunki węgla, co oznaczać będzie inne rodzaje oddziaływań na okoliczne gminy (w tym m.in. zapylenie powietrza pyłem węglowym).

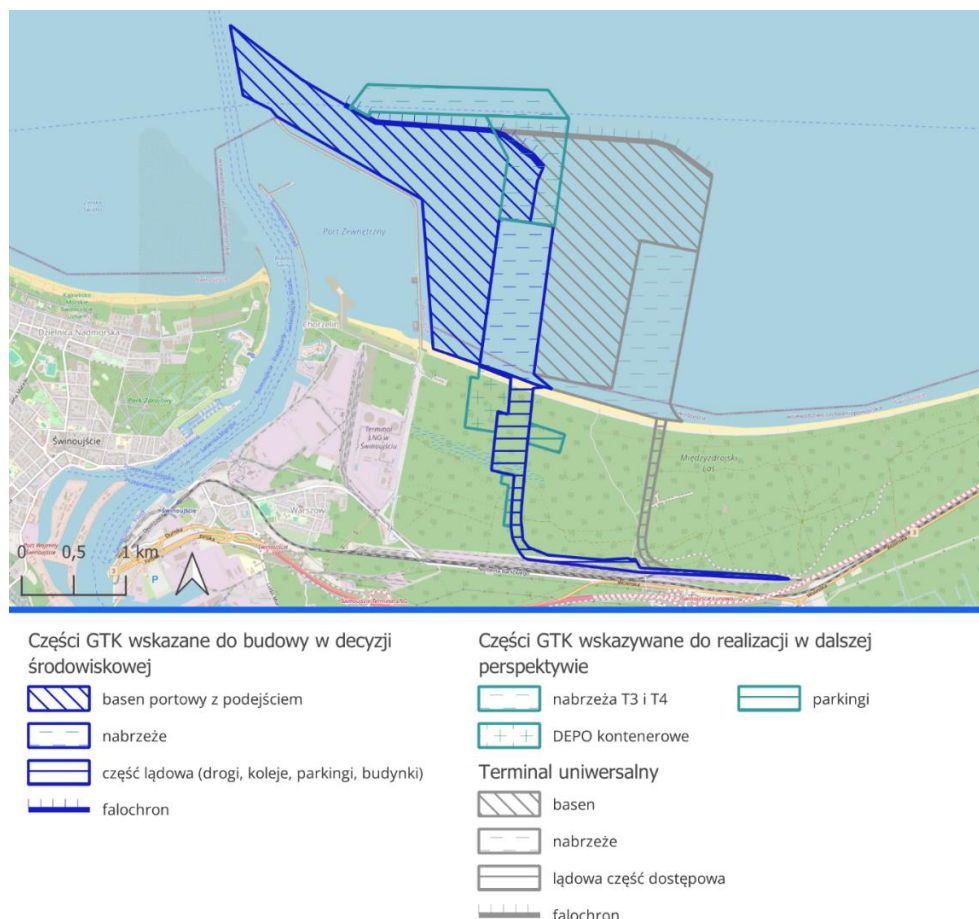
² Prezentacja pt.: „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”, ZMPŚiŚ, 2019.

³ Materiały Urzędu Morskiego w Szczecinie. Koncepcja przebiegu toru znajduje się w załączniku nr 7 do niniejszego opracowania.

⁴ Prezentacja pt.: „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”, ZMPŚiŚ, 2019.

⁵ Prezentacja ZMPŚiŚ na Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 31) z dnia 10 grudnia 2020 r.

Mapa 2. Obszar GTK zatwierdzony w decyzji środowiskowej i koncepcje dalszego rozwoju



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie obowiązującej decyzji środowiskowej, materiałów ZMPSiŚ, dokumentów przetargowych dla zadania: Wykonanie wywiadu ferromagnetycznego – badań skanowania magnetometrycznego wraz z raportem dla inwestycji pn. „Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu” oraz prezentacji ZMPSiŚ na Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 31) z dnia 10 grudnia 2020 r.

Zakres analizy obejmował takie zagadnienia, jak:

- ulokowanie GTK w treści dokumentów strategicznych;
- analiza zasadności funkcjonowania GTK w odniesieniu do prognoz rynkowych;
- oddziaływanie budowy i funkcjonowania GTK na układ przestrzenny;
- oddziaływanie budowy i funkcjonowania GTK na system transportowy;
- oddziaływanie budowy i funkcjonowania GTK na gospodarkę lokalną;
- oddziaływanie budowy i funkcjonowania GTK na stan środowiska przyrodniczego;
- oddziaływanie budowy i funkcjonowania GTK na turystykę;
- oddziaływanie budowy i funkcjonowania GTK na bezpieczeństwo w kontekście cywilnym, gospodarczym i militarnym;



- zidentyfikowanie kluczowych pytań do decydentów i inwestorów oraz rekomendacji dla władz gmin.

1.3. METODYKA BADAŃ

W celu wykonania dogłębnej analizy zagadnienia zastosowano zróżnicowane metody badawcze, w tym:

- analizę treści dokumentów strategicznych, danych zastanych (*desk research*) oraz dyskursu medialnego;
- indywidualne wywiady pogłębione (*IDI, ang. Individual In-Depth Interview*);
- wykorzystanie modeli ruchu i analiz GIS.

Szczegółowy opis metodyki realizacji projektu zawarty jest w „Raporcie metodycznym” opracowanym podczas początkowej fazy prac nad dokumentem.

Należy w tym miejscu zauważyć i mocno podkreślić, że pomimo podjęcia bardzo szerokich działań mających na celu pozyskanie jak największej liczby istotnych dla niniejszego opracowania danych i informacji, niestety w wielu przypadkach nie uzyskano odpowiedzi, lub odpowiedzi były celowo sformułowane skrótowo i pobieżnie, również w przypadku zastosowania urzędowej drogi zgłoszenia zapotrzebowania na dostęp do informacji publicznej. Aż do momentu zakończenia realizacji projektu nie otrzymano m.in. kluczowych opracowań będących podstawą realizacji całej inwestycji, takich jak studium wykonalności czy dokumenty koncepcyjne. **Ogólna ocena dostępności do informacji na temat budowy GTK jest bardzo niska**, co już samo w sobie może sugerować niechęć do prowadzenia otwartej dyskusji z interesariuszami i tym samym stwarzać napięcia wśród lokalnej społeczności. Jest to skrajnie odmienna polityka informacyjna w porównaniu z np. polityką gdańskiego Baltic Hubu. W załączniku nr 5 do niniejszego opracowania zawarto szczegółowe zestawienie zgłoszonego zapotrzebowania na informacje wraz z adnotacją na temat, czy takie informacje ostatecznie uzyskano.



2. PLANOWANIE STRATEGICZNE I PROGNOZY RYNKOWE

W celu wprowadzenia w analizę wieloaspektowego oddziaływania GTK na otoczenie w niniejszym rozdziale dokonano podsumowania wniosków z przeglądu dokumentów strategicznych i wybranych opracowań branżowych w kontekście identyfikacji zawarcia w nich zapisów dotyczących samej realizacji Terminalu. Szczegółowe zestawienie wniosków na temat występowania lub nie wzmianek o GTK w analizowanych opracowaniach umieszczono w załączniku nr 4 do niniejszego raportu.

W drugiej części tego rozdziału przeanalizowano światowe, europejskie i lokalne uwarunkowania i prognozy mogące mieć bezpośrednie przełożenie na rzeczywisty potencjał przeładunkowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w zakładanej lokalizacji.

2.1. GTK W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

2.1.1. SZCZEBEL KRAJOWY

W ramach analizy dokumentów strategicznych szczebla krajowego uwzględniono Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), poprzednią i obecną strategię rozwoju transportu, sześć programów rozwojowych i rządowych wieloletnich, jedno rozporządzenie oraz dokumenty powiązane z ich realizacją czy też założenia PKP PLK odpowiedzialnych za infrastrukturę kolejową.

Problematyka budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu nie jest poruszana w średniookresowej strategii rozwoju kraju. Pierwsze wzmianki na temat budowy GTK pojawiły się w 2019 roku w Strategii Rozwoju Transportu 2030 r. oraz w Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku. W obu dokumentach wskazano, że na podstawie wstępnych założeń GTK będzie miał zdolność przeładunkową na poziomie 1,5 mln TEU. Nie wskazano przy tym, jakie jest źródło tych założeń, a także na podstawie jakich prognoz została oszacowana zdolność przeładunkowa Terminalu. W przypadku dokumentu dotyczącego rozwoju polskich portów zapisano, że badania przeprowadzone do czasu opracowania dokumentu na zapleczu portów morskich Szczecin i Świnoujście wskazywały na zasadność powstania takiego Terminalu. Wskazano także, że optymalną wydaje się lokalizacja Terminalu na wschód od obecnego falochronu wschodniego. W obu przypadkach nie wskazano źródła badań i analiz poprzez przypis, ani w żadnej innej formie.

Kolejnym dokumentem krajowym, który porusza kwestię GTK, są Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r., w których wspomniano, że do 2030 r. porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, w tym terminale kontenerowe, zakończą inwestycje zwiększające ich możliwości przeładunkowe, a sam GTK wpisuje się w transeuropejską sieć transportową (TEN-T). Nie wskazywano przy tym, jaka powinna być przepustowość GTK.

W dokumentach szczebla krajowego uwzględniono w różnym stopniu kwestię budowy infrastruktury towarzyszącej. Należy wskazać, że skupiono się w nich w większym stopniu



na konieczności budowy infrastruktury szczebla krajowego niż na aspektach wpływu realizacji GTK na lokalne kwestie przestrzenne, gospodarcze, środowiskowe czy turystyczne. Pierwsze odniesienie znalazło się w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), w której wskazywano, że poprawa parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych stworzy również warunki do skutecznego konkutowania żeglugi śródlądowej z innymi gałęziami transportu o obsługę przewozów kontenerowych między morskimi terminalami kontenerowymi w porcie Gdańsk oraz zespole portowym Szczecin – Świnoujście a ich zapleczem gospodarczym. W dokumencie autorzy przeprowadzili także analizę i prognozę przeładunku kontenerów do 2020 roku na podstawie corocznych publikacji Konferencji Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju dotyczących zmian w handlu i transporcie morskim, a także na podstawie danych GUS dotyczących przeładunków kontenerów w polskich portach. Horyzont czasowy prognozy nie daje jednak możliwości określenia, czy w rzeczywistości realizacja GTK jest potrzebna.

Obecnie obowiązująca Strategia Rozwoju Transportu porusza więcej kwestii dotyczących dostępności do polskich portów – wskazuje na fragmentaryczną sieć ciągów drogowych w klasie A i S, a także wskazuje na niedoskonałości transportu kolejowego w dostępie do polskich portów. Znalazło to odzwierciedlenie w dokumentach programowych. W ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) w 2025 roku zostanie otwarta droga ekspresowa S3 na terenie miasta Świnoujście i gminy Międzyzdroje. Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) oraz zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku zakładają prace studialne i prace budowlane na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy o wartości 3,2 mld zł. Projekt znajduje się na liście rezerwowej projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027. Wskazana inwestycja stanowi też priorytet w dokumentach dotyczących rozwoju transportu intermodalnego oraz rozwoju portów morskich. W Programie rozwoju portów morskich do 2030 roku zwrócono uwagę także na zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW), zgodnie z obowiązującymi dokumentami programowymi z zakresu rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce. W Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030, uchwalonym w 2023 roku, wskazano, że odcinki ODW w sąsiedztwie zespołu portów Szczecin i Świnoujście posiadają najwyższą kategorię żeglowności – Vb. Zwrócono również uwagę na konieczność podniesienia żeglowności na całym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej, nie wskazując przy tym, że może nastąpić wzrost jej wykorzystania dzięki powstaniu GTK.

Pod względem przestrzennym, w ramach rozporządzenia określono plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznych. W akwencie dotyczącym portu w Świnoujściu można realizować inwestycje celu publicznego pozwalające na rozbudowę infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów morskich. W szczególnych istotnych uwarunkowaniach dotyczących akwenu zapisano, że planowana jest rozbudowa infrastruktury portowej po wschodniej stronie Portu Zewnętrznego w Świnoujściu.

Szczegółowe wnioski z analizy krajowych dokumentów strategicznych zawarto w załączniku nr 4.

2.1.2. SZCZEBEL WOJEWÓDZKI

Budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu wraz z infrastrukturą towarzyszącą została częściowo ujęta w wieloletnich strategiach rozwoju oraz branżowych dokumentach strategicznych województwa zachodniopomorskiego. Tematyka GTK pojawia się w dokumentach wydanych po 2019 roku – Polityce gospodarczej województwa zachodniopomorskiego, Polityce transportowej województwa zachodniopomorskiego. Budowa GTK została też wspomniana w diagnozie Regionalnego Planu Transportowego do 2030 roku, jednak w części planistycznej nie określono, jak funkcjonowanie Terminalu wpłynie na system transportowy województwa. W niektórych dokumentach, takich jak Strategia Rozwoju Województwa uchwalona w 2019 roku czy planach dotyczących środowiska, ekologii, turystyki i krajobrazu, uchwalonych po 2020 roku, temat Terminalu nie jest poruszony wprost lub omawiany jest w ograniczonym zakresie.

Szczegółowe wnioski z analizy wojewódzkich dokumentów strategicznych zawarto w załączniku nr 4.

2.1.3. SZCZEBEL LOKALNY

Na szczeblu lokalnym budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu i problematyka z nim związana nie zostały ujęte w dokumentach strategicznych miasta. W odniesieniu do obszarów portowych dokumenty te dotyczą wyłącznie obecnej infrastruktury – portu nad Świną oraz terminalu LNG. Na przykład, w *Strategii Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014–2020* wskazano jedynie problemy transportowe wynikające z funkcjonowania istniejącego portu. Należy jednak zaznaczyć, że w momencie uchwalania tego dokumentu dopiero rozpoczynano prace nad pierwszą koncepcją GTK.

Szczegółowe wnioski z analizy lokalnych dokumentów strategicznych zawarto w załączniku nr 4.

2.1.4. OTOCZENIE GMINY MIĘDZYDROJE I MIASTA ŚWINOUJŚCIE

Budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu wraz z infrastrukturą towarzyszącą została uwzględniona w kluczowych strategiach rozwoju i dokumentach branżowych, choć nie zawsze w sposób szczegółowy. Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (SOM) wskazuje na znaczenie Terminalu Kontenerowego jako impulsu gospodarczego dla regionu oraz elementu konsolidacji interesów w zakresie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej. W dokumencie podkreślono także potrzebę modernizacji i budowy nowych portów, jednak bez precyzyjnego określenia ich lokalizacji. Natomiast w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SOM do 2030 roku jednoznacznie odniesiono się do budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu, wskazując na jego rolę w zwiększeniu efektywności transportu towarów oraz integracji z siecią europejską TEN-T. W planie tym podkreślono również konieczność rozwoju infrastruktury kolejowej i drogowej wspierającej



funkcjonowanie portu oraz rozbudowy terminali intermodalnych. W obu dokumentach uwzględniono rozwój portu w kontekście regionalnym i międzynarodowym, wskazując na jego strategiczne znaczenie, jednak nie zdefiniowano wszystkich aspektów realizacyjnych inwestycji. W związku z tym można uznać, że budowa terminalu została właściwie ujęta w ponadlokalnych strategiach rozwoju, choć niektóre kwestie, takie jak konkretne działania inwestycyjne, wymagają dalszego doprecyzowania w szczegółowych dokumentach planistycznych.

Szczegółowe wnioski z analizy ponadlokalnych dokumentów strategicznych zawarto w załączniku nr 4.

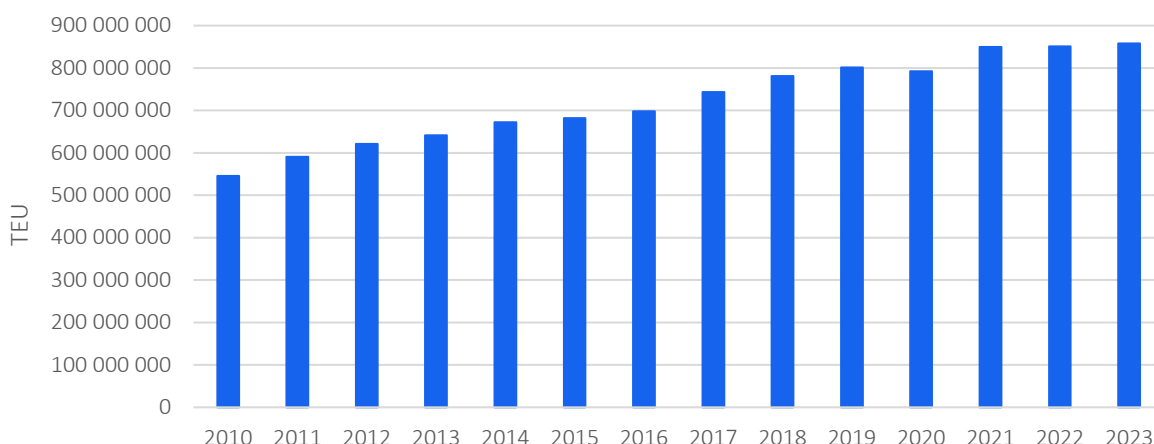
2.2. ANALIZA POWIĄZAŃ PROJEKTU GTK Z PROGNOZAMI RYNKOWYMI

W kontekście światowego transportu wybrzeże Bałtyku jest trudno dostępne. Aby dotrzeć do polskich portów morskich, statki muszą przepłynąć cieśniny duńskie lub Kanał Kiloński, które posiadają swoje ograniczenia fizyczne i techniczne, podobnie jak istniejący tor podejściowy do Świnoujścia o głębokości 14,5 m, który do tego przebiega przez terytorium Republiki Federalnej Niemiec. Zdecydowanie łatwiej dostępne dla statków dalekomorskich są europejskie porty na Morzu Północnym i w dorzeczach rzek wpływających do niego (Hamburg, Rotterdam). Coraz prężniej rozwijają się również porty na Adriatyku – Triest, Koper i Rijeka oraz porty na Morzu Śródziemnym, co może stanowić istotną konkurencję dla tych na bałtyckim wybrzeżu. Dodatkowo należy zauważyć, że akwen ten stanowi dość duże wyzwanie dla statków – pomijając wspomniane „wąskie gardła” na wejściu do niego, morze to jest dość trudne do nawigowania. Na Bałtyku występują silne i porywiste wiatry, które z kolei powodują duże falowanie wód, niebezpieczne pływy czy też duże cofki. Wszystkie te zjawiska mogą skutkować opóźnieniami w dostawach do portów oraz odbiorach z nich towarów, jak również zagrożeniami dla ludzi i ładunków transportowanych na statkach.

Pomimo wyżej opisanych trudności, porty bałtyckie nieustannie się rozwijają. Wynika to głównie ze stopniowego światowego wzrostu przeładunków skonteneryzowanych w portach morskich, który ma miejsce w ostatnich latach. Wolumen transportu morskiego kontenerowego według UNCTAD rośnie szybciej w porównaniu do całego handlu morskiego, którego średni skumulowany przyrost wyniósł 2,9% w latach 2002–2021 (przeładunki kontenerowe – 6,3%), w latach 2013–2021 – 1,8% (przeładunki kontenerowe – 3,4%), a w okresie 2017–2021 – jedynie 0,7% (3,1% dla przeładunków kontenerowych). Wspomniana agenda ONZ prognozowała, że wolumen handlu morskiego wzrośnie w 2024 r. o 2%, a wolumen handlu kontenerowego o 3,5%. UNCTAD przewiduje, że w latach 2025–2029 łączna wielkość handlu morskiego wzrośnie średnio o 2,4%, a handel kontenerowy o 2,7%. W przypadku Unii Europejskiej można zaobserwować wolniejszy wzrost przeładunków kontenerów w portach morskich – średni skumulowany przyrost wyniósł latach 2010–2023 2,02% (ogółnoświatowy – 3,41%).

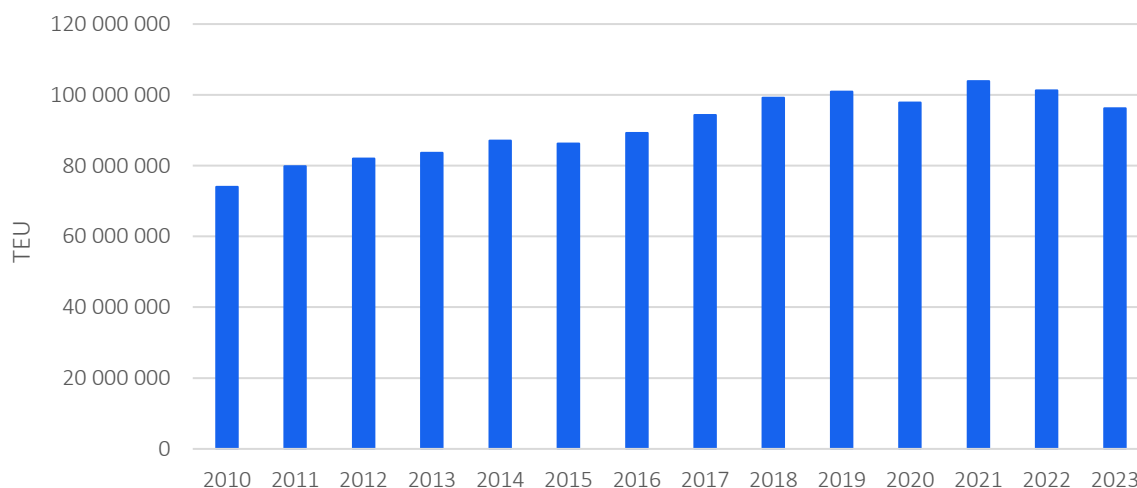


Wykres 1. Roczna suma przeładunków kontenerowych w portach na świecie w latach 2010-2023



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych UNCTAD

Wykres 2. Roczna suma przeładunków kontenerowych w portach UE w latach 2010-2023



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych UNCTAD

Według danych firmy Actia Forum⁶ w 10 największych europejskich portach kontenerowych w pierwszym półroczu 2024 r. obsłużono 32 mln TEU, tj. o 5,4% więcej niż w analogicznym okresie 2023 r. Analitycy wskazują, że zwiększenie przeładunków jest wynikiem wzrostu popytu na dobra konsumpcyjne, a także wydłużonych czasów dostaw ze względu na omijanie Kanału Sueskiego z powodu sytuacji w rejonie Morza Czerwonego. Nie oznacza to jednak wzrostu przeładunku we wszystkich portach w Europie. Największym portem jest Rotterdam, z przeładunkami kontenerowymi na poziomie 6,83 mln TEU w pierwszym półroczu 2024 r. Największy niemiecki port kontenerowy, tj. port w Hamburgu, obsłużył w 2023 r. 7,7 mln TEU. Odnotowany wynik był niższy o 4,7% w porównaniu do 2022 r. Drugi największy niemiecki port kontenerowy, zlokalizowany w Bremerhaven, obsłużył w 2023 r. 4,2 mln TEU przy 4,57 mln TEU i 5,02 mln TEU odpowiednio w latach 2022 oraz 2021.

⁶ Report. Top European container ports on the rise in the first half of 2024. Actia Forum, wrzesień 2024.



Dla porównania w bałtyckich portach kontenerowych w 2023 r. obsłużono 9,78 mln TEU, co stanowi nieznaczny spadek w porównaniu do 2022 r., kiedy obsłużono 10 mln TEU. Rekordowym rokiem bałtyckich terminali kontenerowych był 2019, kiedy to przetadowano w nich 12,54 mln TEU. Należy jednak pamiętać, że na wielkość przetadunku negatywnie wpłynęła agresja Rosji na Ukrainę, pociągająca za sobą sankcje gospodarcze nałożone na Federację Rosyjską i Białoruś.

Największym portem kontenerowym funkcjonującym na Bałtyku jest Port Gdańsk, który obsłużył w 2023 r. 2,05 mln TEU. Port Gdynia klasyfikuje się na 5. Pozycji, z odnotowanym rocznym przetadunkiem kontenerów na poziomie 873 tys. TEU.

Drugim największym portem kontenerowym w basenie Morza Bałtyckiego jest Sankt Petersburg, który cechuje się przepustowością 2,6 mln TEU przy obsługiwanych ładunkach kontenerowych na poziomie zaledwie 1,05 mln TEU w 2023 r. Odbudowa ruchu odbywa się tam z wykorzystaniem azjatyckich firm żeglugowych, które zapętniają lukę po firmach europejskich. W 2024 r. przetadunki wzrosły o 31,3% (1,374 mln TEU). Największe spadki w ostatnich latach odnotowywał port w Aarhus, którego przetadunki kontenerowe spadły z poziomu 757 tys. TEU w 2022 r. do 674 tys. TEU 2024 r. (-10,9%).

W gdańskim Baltic Hub trwa budowa Terminalu 3, co świadczy o dynamicznym wzroście i rozwoju polskiego sektora portowego. Inwestycja ta znacząco zwiększy możliwości przetadunkowe portu, odpowiadając na rosnące potrzeby rynku i umacniając pozycję Polski na mapie globalnych łańcuchów dostaw. Przetadunki kontenerowe w największych portach Unii Europejskiej utrzymują się na wysokim poziomie, co wraz z rozwijającą się polską gospodarką tworzy solidne fundamenty dla dalszego rozwoju krajowych portów. Projekt budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu wpisuje się w ten trend, odpowiadając nie tylko na aktualne potrzeby, ale również na przewidywany wzrost wolumenów handlowych w przyszłości. Jednocześnie jednak inwestycja ta może stać się konkurencją nie dla portów położonych na Morzu Północnym, jak zakłada się w analizach zasadności realizacji tego projektu, ale dla polskich portów w Gdyni i w Gdańsku.

Utrudnienia w dostępie do Bałtyku oraz ograniczone bezpieczeństwo samej żeglugi w obrębie tego akwenu (uwarunkowania atmosferyczne), a także jego lokalizacja na końcu „ślepego” korytarza morskiego, stawiają pod znakiem zapytania ekonomiczną zasadność budowy GTK. Czas, jaki statkom zajmie dołynięcie do Świnoujścia, będzie zdecydowanie dłuższy niż przy zawinięciu do portów Morza Północnego, zatem same opłaty za fracht morski wzrosną. Z drugiej jednak strony mogą być niższe niż przy kursach do Zatoki Gdańskiej. Będą one jednak podlegały zmianom w zależności od strategii konkurencyjnej poszczególnych portów. Trudno na ten moment ocenić, jakie wolumeny przewozów GTK przejmie z portów Morza Północnego, ile z portów trójmiejskich, a ile z adriatyckich oraz jak duży dodatkowy ruch wygeneruje i czy w ogóle tak się stanie. W branży pojawiają się głosy zarówno dostrzegające wielki potencjał GTK, jak i te mówiące o zupełnym braku logiki w planach jego budowy⁷. Faktem zaś jest, że zważywszy na społeczno-ekonomiczno-gospodarczą zmienność warunków rynku światowego, należy uznać, że niemożliwe na ten moment jest wykonanie precyzyjnej prognozy przetadunków w GTK, szczególnie na dłuższe przedziały czasowe oraz mając na uwadze, że budowa portu jeszcze się nie rozpoczęła,

⁷ Na podstawie materiałów udostępnionych przez Radę Programową oraz w oparciu o przegląd dyskursu medialnego.



a termin jej oddania jest systematycznie przesuwany. Brak też jakichkolwiek informacji, czy w ramach realizowanego projektu uwzględniono prognozy Drewry Shipping Consultants Ltd. lub innych podmiotów świadczących podobne usługi, gdyż w materiałach ogólnie dostępnych lub udostępnionych na cele realizacji niniejszego opracowania nie zidentyfikowano żadnych odniesień do takich analiz. Sam ZMPSiŚ przyznaje, że nie posiada informacji na temat użycia tych prognoz w celu określenia potencjału przetadunkowego GTK⁸. Głównym materiałem prezentującym zakres przyszłego funkcjonowania GTK, jego powiązania i zależności z poszczególnymi obszarami, rynkami i sektorami gospodarczymi jest analiza wykonana w 2024 r. przez firmę Actia Forum Sp. z o.o.⁹

Zgodnie z prognozami wykonanymi przez ZMPSiŚ w 2019 r. w portach Szczecin i Świnoujście zakłada się jednostajny wzrost wielkości przetadunku kontenerów¹⁰. W prognozie tej brak jest jednak jakichkolwiek odniesień do użytych źródeł danych, zaś ona sama jest już zdezaktualizowana. Na ten moment nieaktualny jest już choćby rok rozpoczęcia działalności GTK. W czasie odsuwa się także termin zakończenia poszczególnych etapów inwestycji i ostatecznego otwarcia portu. Rzeczywista wielkość przetadunków będzie z kolei zależała od aktualnych warunków rynkowych, sposobu zarządzania portem oraz szeregu innych uwarunkowań gospodarczych, politycznych i społecznych. Warto tu podkreślić, że również w kontekście rozwoju portów trójmiejskich nie opierano się *stricte* na prognozach światowych, a jedynie analizowano potencjał rynku lokalnego (krajowego). Skala przedsięwzięcia, jakim byłoby wykonanie szczegółowych przewidywań globalnych, może być bowiem niewspółmierna do korzyści, jakie te prognozy by przyniosły. Sam fakt braku istnienia modelu ruchu towarowego w skali krajowej, a tym bardziej europejskiej czy światowej, uniemożliwia precyzyjne wskazanie potencjalnych wolumenów, które dany port mógłby przejąć. Aktualnie w fazie opracowywania przez spółkę CPK jest Towarowy Model Transportowy (TMT), który może stać się rzeczywiście użytecznym narzędziem pozwalającym wykonać w pewnej mierze taką analizę potencjału¹¹. Należy jednak mieć na uwadze, że TMT nie odpowie na szereg pytań dotyczących szczegółowych, bezpośrednich i pośrednich powiązań rynkowych, które ostatecznie spowodują, że GTK odniesie sukces lub nie. Podsumowując, sam inwestor oraz firmy współpracujące podkreślają, że potencjał rynkowy dla GTK zdecydowanie istnieje i jest rozmieszczony przede wszystkim w zachodniej i południowej Polsce, wschodnich Niemczech oraz w Czechach i Słowacji. Nie można wykluczyć, że faktycznie Terminal stanie się bardzo ważnym hubem w przyszłości.

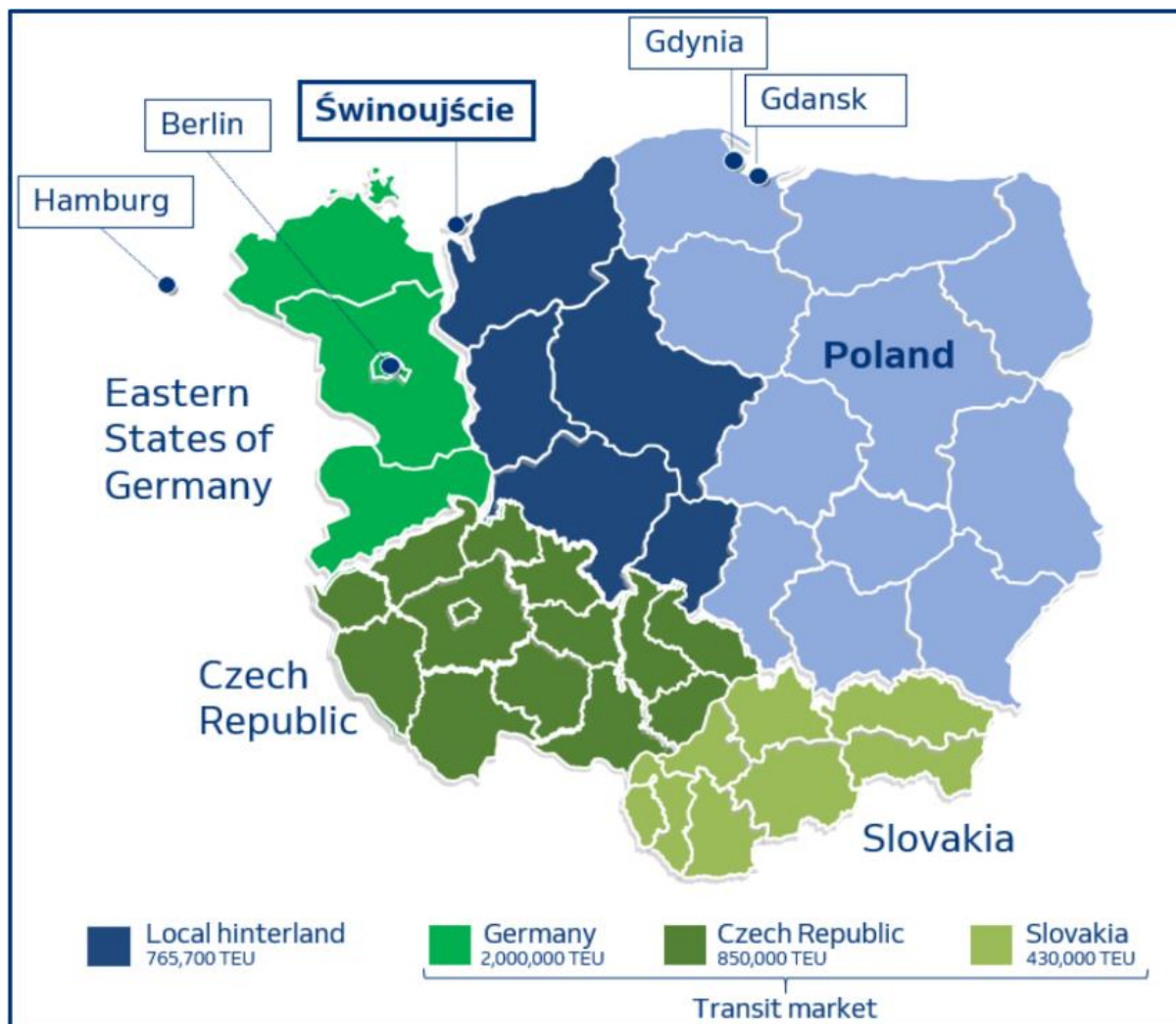
⁸ Odpowiedź uzyskana w ramach wniosku o udzielenie dostępu do informacji publicznej.

⁹ Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

¹⁰ Plan rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. do roku 2030, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Szczecin, 3 września 2019.

¹¹ <https://www.cpk.pl/pl/towarowy-model-transportowy>, dostęp: 16.04.2025 r.

Rysunek 2. Potencjalne rynki docelowe dla towarów przeladowywanych w GTK



Źródło: Świnoujście Deep-Water terminal. General presentation. Deme Concessions, QTerminals, Agencja Rozwoju Przemysłu S.A., luty 2025.



3. UKŁAD PRZESTRZENNY

Rozwój infrastruktury portowej to złożony proces, który musi wpisywać się w szereg aspektów przestrzennych. Obecne uwarunkowania przestrzenne terenu realizacji inwestycji, a także dostosowanie planów inwestycyjnych do obowiązujących dokumentów planistycznych to podstawowe elementy konieczne do analizy na wczesnym etapie prac. Znając orientacyjny obszar budowy GTK, możliwe jest określenie, jak obowiązujące dokumenty planistyczne różnych szczebli odnoszą się do tej inwestycji. Niepomijalnym aspektem w procesie analizy układu przestrzennego jest także ocena infrastruktury towarzyszącej niezbędnej do pełnego wykorzystania i obsługi terminalu, jak np. drogi i linie kolejowe obsługujące ruch towarowy.

Planowanie przestrzeni gmin realizowane jest poprzez różnego rodzaju dokumenty planistyczne. Mają one na celu wskazywanie kierunków rozwoju zabudowy i terenu podległego samorządowi, tak aby ich zapisy odpowiadały na potrzeby społeczności i gospodarki przy poszanowaniu środowiska naturalnego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Dotychczas najważniejszym opracowaniem planistycznym gminy było Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP). Ten obligatoryjny dokument, opracowywany dla całej gminy, wyznacza głównie kierunki rozwoju obszaru poprzez określenie zakładanych funkcji terenu. Jednakże, na mocy nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2023 roku¹², Studium zostało zastąpione przez Plan Ogólny Gminy (POG), który każda gmina jest zobligowana uchwalić do 30 czerwca 2026 r. SUiKZP i POG wskazują kierunki rozwoju na pewnym stopniu ogólności, które mogą zostać doprecyzowane dla wybranych fragmentów gminy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP). Plany miejscowe sporządzane są według potrzeb samorządu lokalnego (fakultatywny charakter dokumentu) i mogą dotyczyć zarówno jednej działki, jak i większego obszaru, np. dzielnicy. Ich zawartość powiązana jest ściśle z planowanym zagospodarowaniem i może wskazywać zakładane funkcje terenu, jak również zakazywać zagospodarowania wybranych obszarów. Należy zauważyć, że MPZP mają status aktu prawa miejscowego, co oznacza, że ich zapisy są wiążące dla terenu nim objętego.

Wymienione opracowania są sporządzane i dedykowane gminom – podstawowej jednostce samorządu terytorialnego. Jednocześnie organy wyższych szczebli samorządowych oraz podmioty krajowe i międzynarodowe również wyznaczają zakładane ramy zagospodarowania terenu poprzez szereg planów, m.in. w zakresie realizacji inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym, za jaką należy uznać budowę GTK. Biorąc wszystkie powyższe aspekty pod uwagę, istnieje wiele czynników wpływających na możliwości budowy Terminalu Kontenerowego wraz z jego niezbędnym otoczeniem, co zostało przedstawione w kolejnych podrozdziałach niniejszej części dokumentu.

Na uwagę zasługuje jednak element prawa krajowego, który stoi w sprzeczności do powyższych ustaleń. Mowa o tzw. specustawie, czyli szczególnej regulacji dedykowanej wybranej dziedzinie. W kontekście GTK kluczowa jest **Ustawa z dnia 9 sierpnia 2019 r.**

¹² Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1688 z późn. zm.).

o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz.U. 2019 poz. 1924 z późn. zm.), z której jasno wynika, że gminy (zarówno te, na których terenie ma powstać port, jak i te w jego otoczeniu) mają bardzo ograniczony wpływ na procesy decyzyjne dotyczące Terminalu. Choć z formalnego punktu widzenia uczestniczą one w procesie opiniowania inwestycji, to ich stanowisko nie jest wiążące. Ponadto, wspomniane opinie zastępują inne ustalenia wynikające z obowiązujących lokalnych dokumentów planistycznych jak miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, czy plany ogólne gminy. Tym samym samorząd lokalny i jego dotychczasowe działania z zakresu strategicznego planowania obszaru gminy mogą zostać zignorowane.

W praktyce oznacza to, że samorządy nie mogą skutecznie zablokować inwestycji, nawet jeśli jest ona sprzeczna z obowiązującymi aktami prawa miejscowego (np. MPZP), czy interesem mieszkańców. Dodatkowo, w trakcie procedowania **wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego** przez wojewodę gmina nie może wydawać żadnych decyzji administracyjnych dotyczących objętego terenu (np. decyzji o warunkach zabudowy, tzw. WZ-tek), co paraliżuje lokalne działania. Jednocześnie, na mocy zapisów omawianej ustawy, wszystkie tereny objęte zakresem przedsięwzięcia zostały przejęte przez Skarb Państwa (za odszkodowaniem) i oddane ZMPSiŚ w użytkowanie wieczyste.

Ewentualne konsekwencje wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji terminalu będą przekładały się również na problemy gmin sąsiadujących z terenem inwestycji. Mimo że nie są lokalizacją portu odczuwają skutki infrastruktury mu towarzyszącej, np. dróg, linii kolejowych, sieci przesyłowych. W efekcie, specustawa mając na uwadze realizację przedsięwzięć istotnych dla państwa, marginalizuje rolę gmin.

3.1. ANALIZA MOŻLIWOŚCI I MAKSYMALNEGO ZASIĘGU UŁOKOWANIA GTK W UKŁADZIE PRZESTRZENNYM OBSZARU

Z uwagi na lokalizację, dla realizacji GTK kluczowe będzie uwzględnienie **Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego**. Dokument przyjęty w 2020 roku wyznacza ramy dla rozwoju szeregu funkcji obecnych i zakładanych do lokalizacji na Pomorzu Zachodnim, w tym infrastruktury portowej. Na rysunku planu znaleźć można punkt, który oznacza przybliżoną lokalizację terminalu transportu kombinowanego AGTC¹³ – dotyczy on jednak transportu kolejowego. W dalszej części opracowania opisano natomiast kierunki rozwoju różnych obszarów, z czego istotne dla niniejszej analizy są ustalenia dla trzech: rozwoju gospodarczego obszaru w oparciu o potencjał portów morskich, transportu morskiego i transportu intermodalnego. Wśród wypisanych tam zadań rządowych w Świnoujściu zawarto m.in.: *rozbudowę infrastruktury lądowej terminalu promowego*, a także *przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego*. Należy mieć na uwadze, iż powyższe dotyczy terminalu promowego znajdującego się w innej części miasta aniżeli planowany

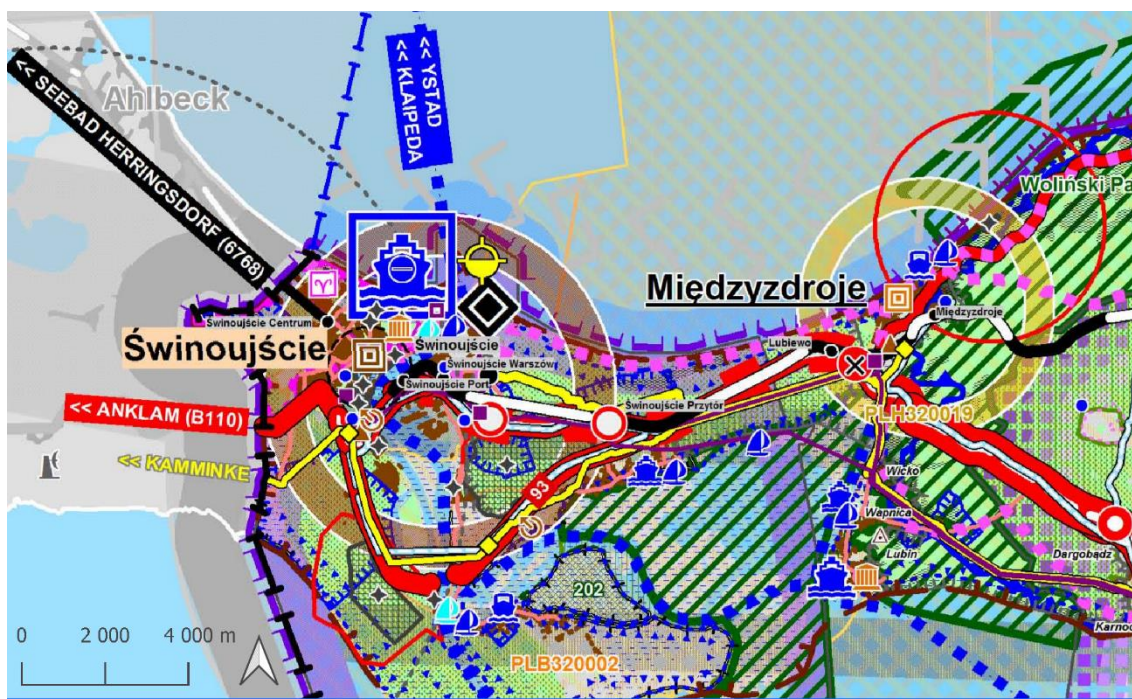
¹³AGTC – umowa europejska sporządzona w Genewie 1 lutego 1991 roku dotycząca ważnych międzynarodowych linii transportu kombinowanego i obiektów towarzyszących, ustanawiająca ramy prawne określające plan rozwoju transportu kombinowanego i infrastruktury niezbędnej dla jego realizacji, na podstawie uzgodnionych międzynarodowych parametrów i standardów (ang. *European Agreement on Important International Combined Transport Lines*).



GTK. W związku z tym, pomimo zawarcia informacji o możliwości przystosowania portu w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, próżno jest szukać w planie województwa informacji o możliwości budowy samego GTK.

Jednym z załączników do opisanego powyżej planu zagospodarowania województwa jest mapa dedykowana gminom stowarzyszonym w ramach SOM – **Plan zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**. Wśród członków Stowarzyszenia SOM znajduje się gmina Świnoujście. Na grafice wizualizującej plan brak jest oznaczeń wskazujących na planowaną infrastrukturę portową GTK. Znajdują się tam jedynie istniejące obiekty, takie jak: główne centrum logistyczne i dystrybucyjne, przystanie i nabrzeża turystyczne, terminal LNG czy też port morski. Powyższe oznacza, iż tak jak w przypadku planu wojewódzkiego, w dokumencie dla SOM nie uwzględniono planowanej inwestycji GTK.

Mapa 3. Fragment Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego



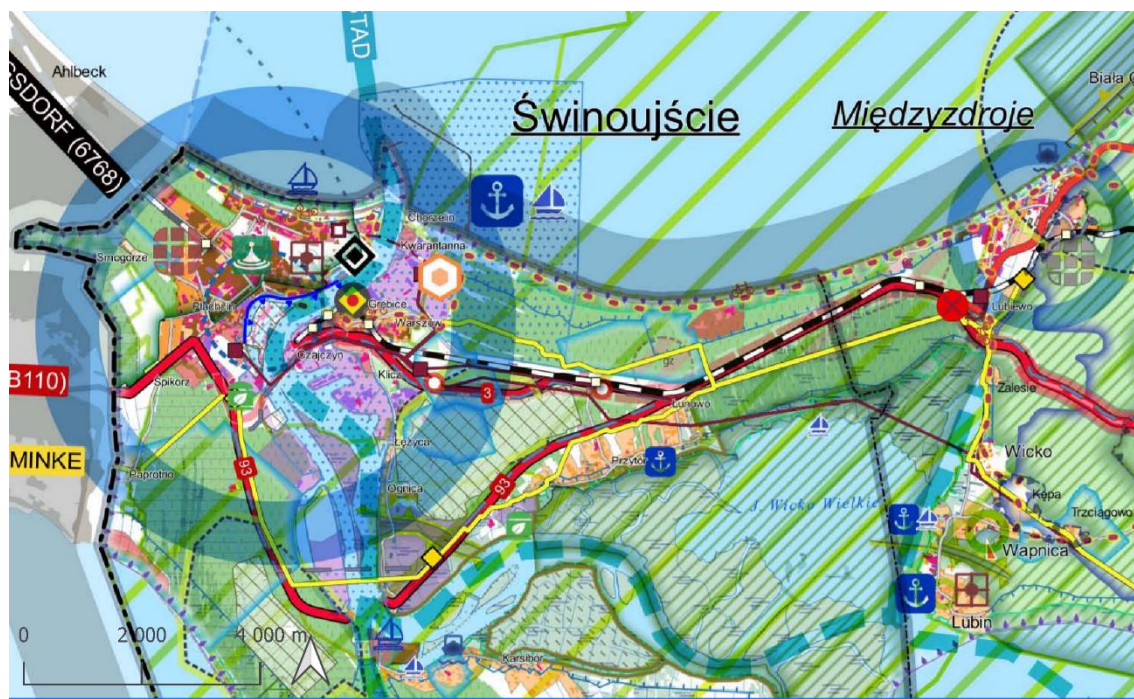
Fragment planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

Legenda:

	granica państwa (lądowa)		istniejące parki narodowe		instalacje biogazowe
	granica morza terytorialnego RP wraz z redą portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie		Natura 2000 obszary mające znaczenie dla Wspólnoty		obszary kulturowo-krajobrazowe
	granica opracowania planu zagospodarowania przestrzennego MOFOW – granica PZP SOM		Natura 2000 obszary specjalnej ochrony ptaków		historyczne układy ruralistyczne
	granica pasa ochronnego nadbrzeżnego		korytarz wodny – strumienie rumowiska brzegowego w strefie przybrzeżnej Bałtyku o znaczeniu ponadregionalnym		historyczne układy urbanistyczne
	granica pasa technicznego nadbrzeżnego		drogi ekspresowe		parki kulturowe
	strefy ochronne ujęć wody podziemnej obejmujące tereny ochrony pośredniej		węzły drogowe		OF Strefy Przybrzeżnej
	strefy ochronne ujęć wody powierzchniowej obejmujące tereny ochrony pośredniej		węzły drogowe do likwidacji		porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej
	sieć priorytetowych tras rowerowych Pomorza Zachodniego		transport kolejowy		morskie porty rybackie
	tereny zamknięte		kolejowe terminale transportu kombinowanego – AGTC		morskie przejście graniczne
	istniejące i planowane strefy ochronne terenów zamkniętych resortu obrony narodowej		elektroenergetyczne linie przesyłowe 400 kV, 220 kV		przystanie
	uzdrowiska wraz z obszarami stref ochrony uzdrowiskowej		stacje elektroenergetyczne		ośrodki lokalne
			gazociągi wysokiego ciśnienia (gaz wysokometanowy) Dn > 500, Dn 500, Dn < 500		ośrodki subregionalne
			terminal gazu skroplonego (LNG)		OF Specjalnej Strefy Włączenia
			stacje gazowe		

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego Mapa w skali 1:100 000

Mapa 4. Fragment Planu zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego



Fragment planu zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Ośrodka Metropolitalnego

Legenda:

zasięg opracowania SOM

granica państwa (lądowa)

granica państwa (morska)

granica pasa ochronnego

granica pasa technicznego

techniczna ochrona

brzegów morskich

morskie tory wodne

linie kolejowe

Uznamska Kolej

Nadmorska (UBB)

kolejowe terminale

transportu kombinowanego

AGTC

czynne stacje i przystanki

kolejowe

pozostałe drogi krajowe (GP, G)

węzły drogowe do likwidacji

lub przebudowy

projektowane/planowane

węzły drogowe

gazociągi wysokiego ciśnienia



stacje gazowe



terminal gazu skroplonego



linie elektroenergetyczne



stacje elektroenergetyczne



planowane stacje



elektroenergetyczne



główne centra



logistyczne i dystrybucyjne



instalacje biogazowe



istniejące i planowane strefy



ochronne terenów zamkniętych



resortu obrony narodowej



Natura 2000 obszary mające



znaczenie dla wspólnoty



Natura 2000 obszary



specjalnej ochrony ptaków



główne zbiorniki



wód podziemnych (GZWP)



strefy ochronne ujęć wody



obszar stref ochrony



uzdrowskowej



park narodowy



obszary szczególnego



zagrożenia powodzią



Obszary kulturowo-
krajobrazowe (OKK)



obszary portów Szczecin,
Świnoujście, Police



projektowane obszary
ochronne GZWP



tereny zamknięte



lasy ochronne



porty morskie



historyczne układy
urbanistyczne i ruralistyczne



proponowane historyczne
układy urbanistyczne
i ruralistyczne



proponowane parki kulturowe



przystanie i nadbrzeża turystyczne



przystanie morskie



sieć priorytetowych
tras rowerowych
Pomorza Zachodniego



uzdrowiska

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Planu zagospodarowania przestrzennego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego



Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego to obecnie najistotniejszy dokument kształtujący politykę rozwoju zabudowy w kontekście całego obszaru w skali gminy. Najnowsza zmiana SUIKZP gminy Świnoujście została uchwalona w 2017 roku. Była ona trzecią z kolei modyfikacją pierwotnego dokumentu opracowanego w latach 1998-2002. Najnowsza aktualizacja przyniosła zmiany w zakresie ustanowienia strefy ochronnej kompleksu wojskowego K-4381 Karsibór, która nie dotyczy terenu zakładanej budowy GTK. W przypadku terminalu teren wskazywany pod planowaną inwestycję jest według struktury funkcjonalno-przestrzennej lasem. W części tekstowej studium założono natomiast rozwój infrastruktury portowej *na wschód od wywrotnicy wagonów w obszarze przeładunków masowych do ul. Ku Morzu*, która stanowi zachodnią granicę zakładanego obszaru GTK. W ramach kierunków rozwoju gospodarki morskiej zapisano m.in. budowę *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*. Jednocześnie w dokumencie zauważono potrzebę modernizacji powiązań zewnętrznych portu – sieci dróg i linii kolejowych. Powyższe zapisy odnoszą się jednak do istniejącego portu i terminalu LNG, co zaznaczono także na mapie Studium. Dodatkowo wschodni obszar Warszowa znajduje się w omawianym dokumencie w strefie czynnej ochrony fizjonomii krajobrazu (oznaczenie fk-B). Powyższe zapisy jednoznacznie wskazują na brak przesłanek co do budowy GTK w gminnych planach Świnoujścia. Ponadto, kierunki rozwoju terenu na zachód od ul. Ku Morzu stoją w sprzeczności do ewentualnej budowy terminalu głębokowodnego w tej lokalizacji.

Jednocześnie, w związku ze wspomnianymi na wstępie rozdziału zmianami ustawowymi, samorząd podjął działanie zmierzające do sporządzenia **planu ogólnego gminy**, na mocy przyjętej uchwały nr VI/34/2024 z dnia 29 sierpnia 2024 r. Należy zatem mieć na uwadze, iż kwestie dotyczące Terminalu mogą mieć odzwierciedlenie w opracowywanym POG. W toku prac nad niniejszą analizą, pomimo skierowania zapytań do właściwych podmiotów, nie uzyskano niestety informacji o ewentualnych założeniach wprowadzenia zapisów na temat GTK w projektowanym planie.

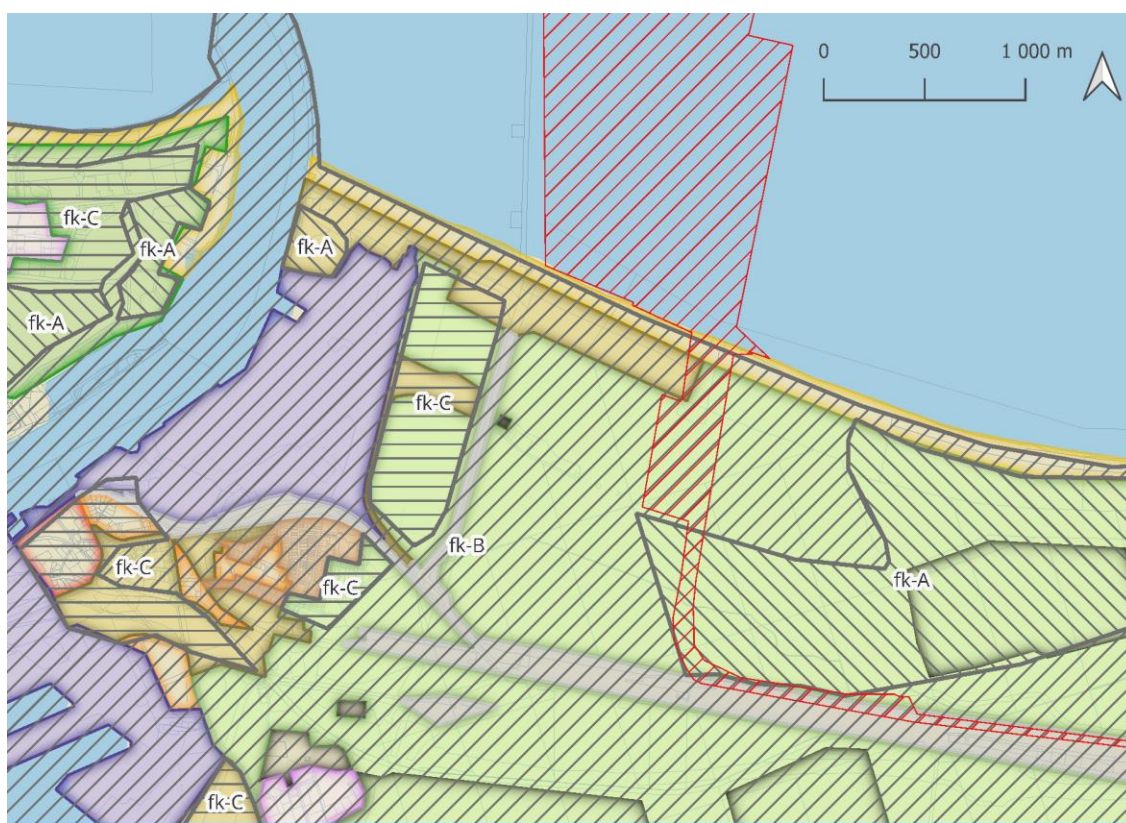
Zdecydowanie bardziej szczegółowe kierunki rozwoju Warszowa znaleźć można w **miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego** obszaru V obejmującego prawobrzeżną część miasta, odbrzegu Morza Bałtyckiego do Starej Świny. Dokument z 2004 roku¹⁴ wyznacza cztery jednostki planistyczne, z których dla niniejszej analizy istotną jest „B” – Warszów. Już we wstępnych ustaleniach dla jednostki „B” wskazano funkcję portową jako podstawową oraz główny cel, tj. przebudowę układu kolejowego i drogowego dla m.in. zapewnienia warunków rozwoju bazy promowej i portu. Przechodząc do obszaru, gdzie planowana jest budowa terminalu GTK, plan wyznacza tam m.in. tereny:

- wydm i plaż – PL.V.D.01 – teren z dopuszczeniem wykorzystania wyłącznie do celów ochronnych, turystycznych i rekreacyjnych, bez prawa wprowadzania innych funkcji;
- usług turystycznych – UT.V.D.02 – teren zieleni nieurządzonej z wyznaczoną lokalizacją kempingu i zespołów obsługi plaży oraz parkingu turystycznego;

¹⁴ Uchwała nr XX/158/2004 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 19 lutego 2004 r. w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia” – Jednostka obszarowa V.

- lasów – LS.V.D.03 – teren lasu ochronnego z ograniczonym dostępem dla potrzeb ruchu turystycznego oraz zakazem lokalizacji wszelkiej zabudowy;
- użytków zielonych – RZ.V.D.05 – teren istniejących łąk śródleśnych oraz studni ujęcia wody z zakazem lokalizacji wszelkiej zabudowy;
- techniczne – TT.V.D.04 – teren obsługi portu, zakładowego ujęcia wody z możliwością rozbudowy.

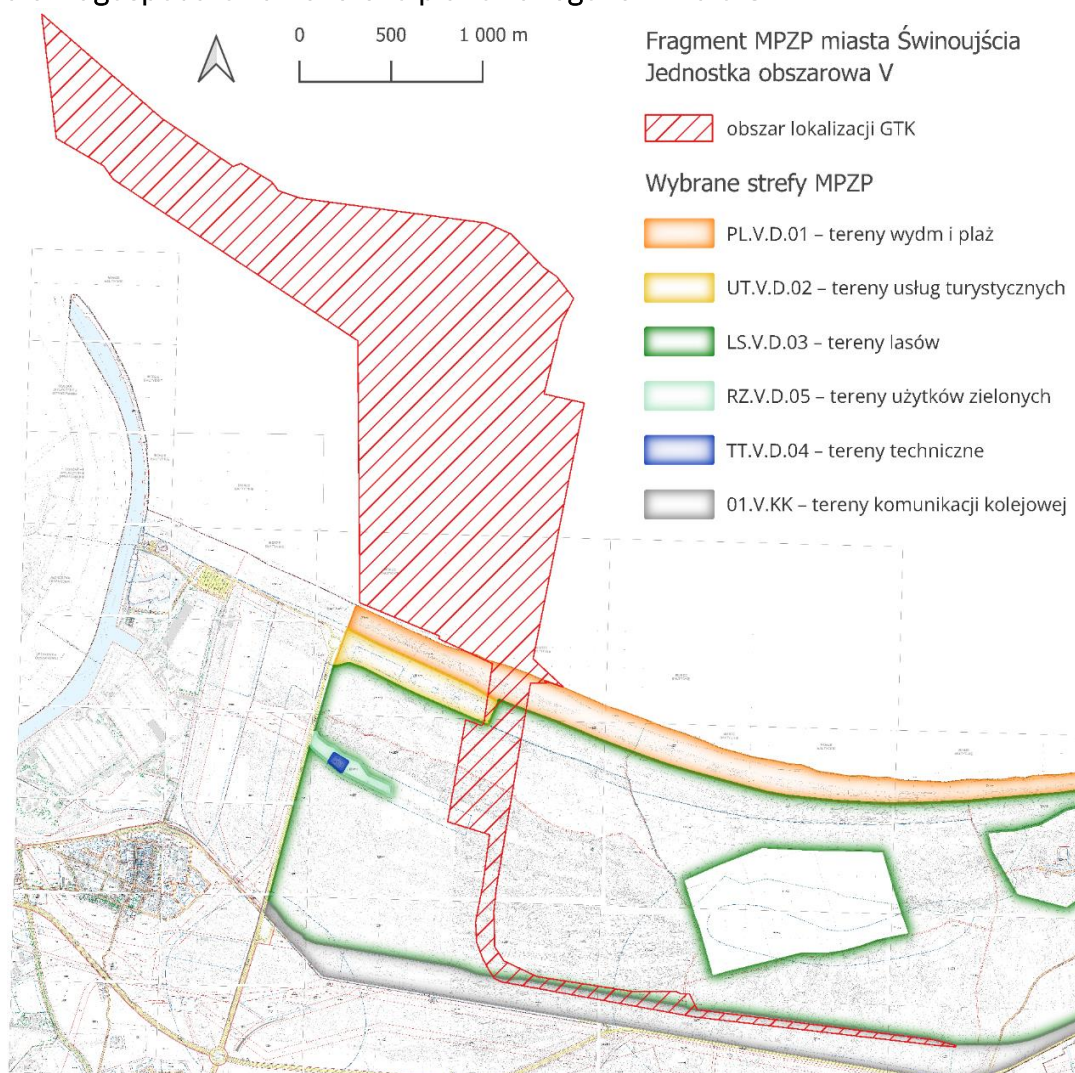
Rysunek 3. Fragment mapy Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Świnoujście



Zagospodarowanie przestrzenne gminy Świnoujście wg SUIKZP

	obszar lokalizacji GTK		nieużytki
	tereny lądu		obszary o dominującej funkcji mieszkaniowej
	wody morza terytorialnego/ morskie wody wewnętrzne		obszary koncentracji zainwestowania turystycznego
	działki ewidencyjne EGIB		obszary o funkcjach związanych z gospodarką morską
Struktura funkcjonalno-przestrzenna			tereny głównych urządzeń obsługi komunalnej/ tereny specjalne poza lasami
	centrum ogólnomiejskie i ośrodek dzielnicowy na prawobrzeżu		tereny specjalne w lasach
	inne koncentracje usług	Fizjonomia krajobrazu	
	plaża		fk-A – strefy kontynuacji fizjonomii krajobrazu
	lasy		fk-B – strefy czynnej ochrony krajobrazu
	zieleni miejska (parki, cmentarze, ogrody działkowe, zieleni nieurządzona o charakterze parkowym)		fk-C – strefy przekształceń krajobrazu

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie załącznika nr 2 do Uchwały nr L/372/2017 Rady Miasta Świnoujście z dnia 23 listopada 2017 r.

Mapa 5. Zagospodarowanie terenu planowanego terminalu GTK w MPZP


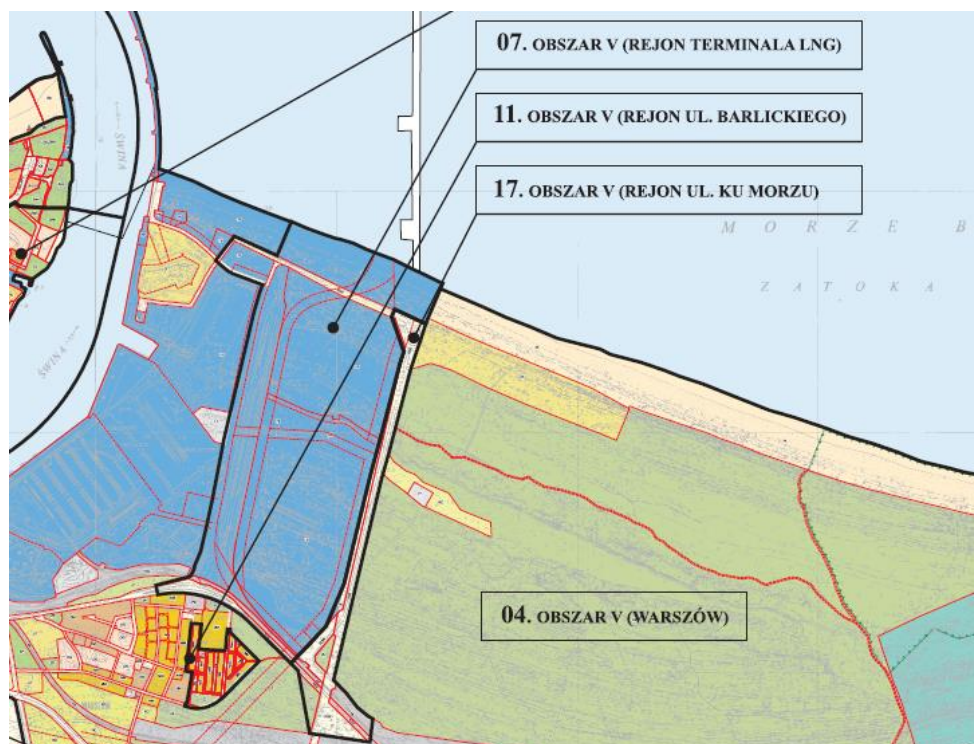
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie Uchwały nr XX/158/2004 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 19 lutego 2004 r. w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia”

Zapisy zobrazowane na mapie powyżej jednoznacznie wskazują na brak możliwości budowy Terminalu na zakładanym obszarze. Jednocześnie w planie uwzględnione zostały tereny stanowiące rezerwę dla potrzeb rozwoju portu, które zlokalizowane są między boczniką kolejową a ul. Ku Morzu, gdzie obecnie zlokalizowany jest terminal LNG. W przypadku realizacji inwestycji GTK konieczne byłoby zatem przystąpienie do zmiany analizowanego dokumentu. Przedmiotowy MPZP był już poddawany zmianom odnoszącym się do jego wybranych fragmentów, zgodnie z bieżącymi potrzebami. Tym samym sporządzono odrębne plany miejscowe dla obszaru V rejonu ul. Ku Morzu¹⁵ czy rejonu terminalu LNG¹⁶ (patrz: Rysunek 4.). Można zatem założyć, iż istnieją realne możliwości podjęcia prac nad MPZP dla rejonu GTK.

¹⁵ Uchwała nr LII/401/2014 Rady Miasta Świnoujście z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście – jednostka obszarowa V – rejon ulicy Ku Morzu (droga).

¹⁶ Uchwała nr XXIV/203/2007 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 13 września 2007 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia – jednostka obszarowa V – rejon ulicy Ku Morzu (terminal LNG).

Rysunek 4. Fragment rejestru graficznego obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego według stanu na dzień 29.02.2024



Źródło: <https://bip.um.swinoujście.pl/attachments/download/93222>, dostęp: 13.02.2025 r.

Aktualnie dostępna **Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście** była przygotowana na lata 2014-2020¹⁷. W opracowaniu brak jest jednoznacznych przesłanek dotyczących budowy GTK, a informacje o rozwoju infrastruktury portowej zostały ograniczone wyłącznie do informacji o terminalu LNG.

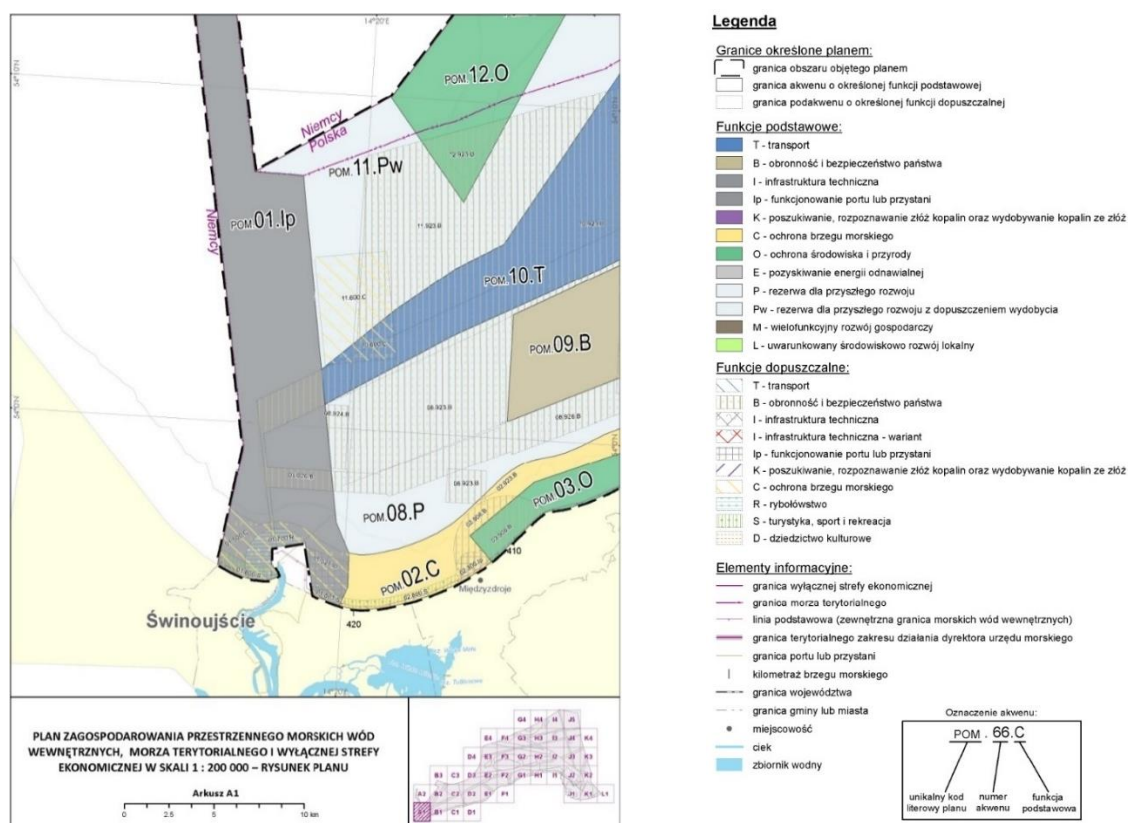
Wobec zmian wprowadzonych na mocy Ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1688 z późn. zm.), strategia rozwoju gminy/ponadlokalnego będzie ściśle powiązana z planem ogólnym gminy. Jest to związane z koniecznością zawarcia w dokumencie m.in. ustaleń w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej. Należy pamiętać jednak, że zapisy wprowadzone omawianą zmianą prawną wejdą w życie dopiero od 30 czerwca 2026 r.

Ze względu na charakter inwestycji bardzo istotna jest analiza nie tylko lokalnych planów dla podejmowanego terenu, ale także i wód. Jednym z kluczowych dokumentów planistycznych rangi krajowej, który wskazuje zakładane zagospodarowanie wód w granicach kraju jest **Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej**. W przedmiotowym dokumencie, na arkuszu A1 znajdują się wytyczne dla fragmentu Morza Bałtyckiego zlokalizowanego w granicach tematyki niniejszej analizy. Dokument jednoznacznie wskazuje funkcję portową dla akwenu o oznaczeniu POM.01.lp (patrz: Rysunek 5.) oraz lokalizację terminalu gazowego LNG w Świnoujściu w formie wcięcia

¹⁷ Uchwała nr XLIV/354/2013 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 października 2013 r.

granicy w powierzchni Bałtyku. Należy zatem interpretować, iż ewentualna budowa terminalu GTK może mieć miejsce przy istniejącym gazoporcie. Zgodnie z rysunkiem planu akwen (POM.01.lp) jako podstawową funkcję zakłada istnienie portu lub przystani. Lokalizacja wskazująca jako potencjalne miejsce budowy terminalu mieści się zatem w granicach o preferowanej funkcji. Należy mieć jednak na uwadze, że akwen POM.01.lp w swojej południowej części współistnieje z akwenem POM.02.C, gdzie ma miejsce ochrona brzegu morskiego. Zatem ingerencja w ten obszar wymagałaby zmian w omawianym dokumencie.

Rysunek 5. Arkusz A1 Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej



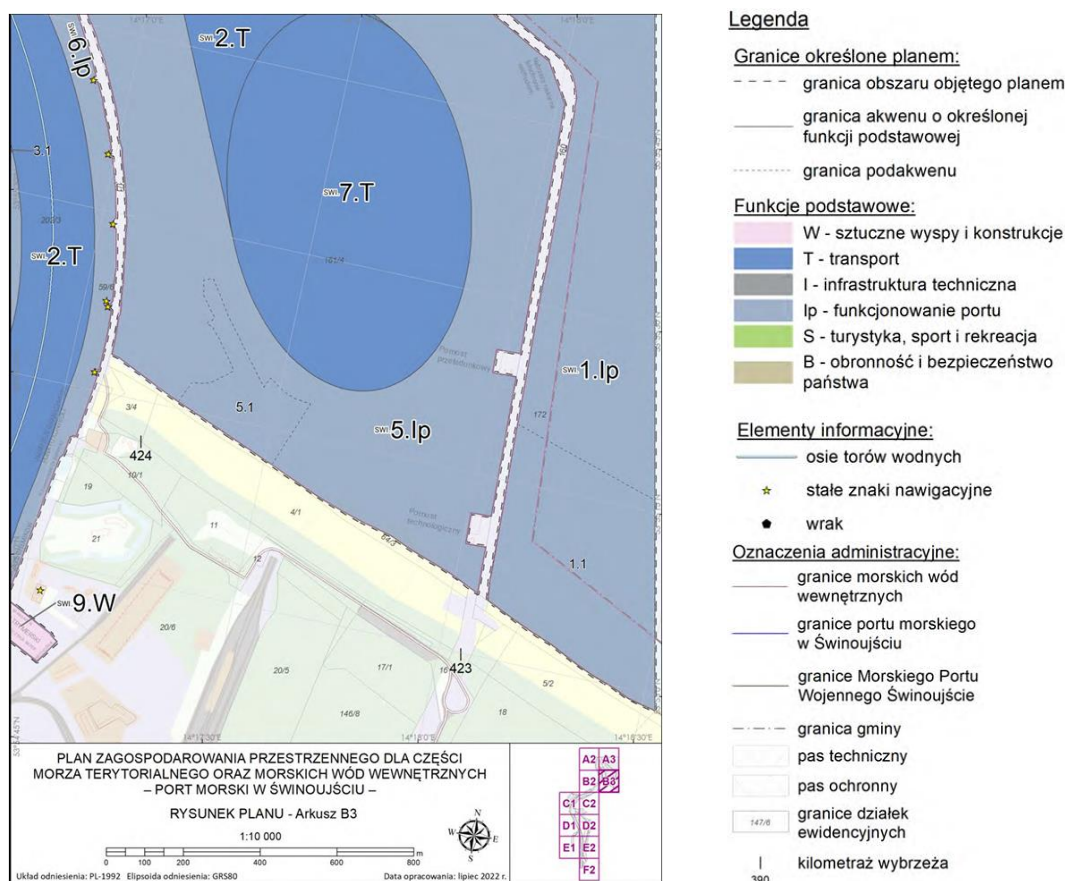
Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz.U. 2021 poz. 935)

Część tekstowa dokumentu zawiera m.in. karty akwenów, w których opisano kwestie dopuszczalnych funkcji czy też możliwości realizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku akwenu POM.01.lp karta posiada zapis: *rozbudowa infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie*, a także istotną informację o podakwenu 01.801.S, który obejmuje obszar planowanego terminalu GTK, na temat ograniczenia tworzenia kąpielisk i miejsc rekreacji wyłącznie do miejsc niezagrażających bezpieczeństwu ludzi. Innym podakwenem, którego zapisy wpływają na możliwość budowy terminalu, jest 01.325.lp, dla którego stwierdzono, że: *ogranicza się wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń związanych z rozbudową portu do podakwenu 01.325.lp*. W rekomendacjach dla akwenu 01.325.lp znalazła się jednak

sugestia, aby wprowadzić odpowiednie zmiany w MPZP i SUIKZP dla terenu planowanej rozbudowy infrastruktury portowej na lądzie. Podsumowując, powyższe zapisy pozwalają na realizację GTK w części morskiej w zakładanym w planie obszarze, z zastrzeżeniem wprowadzenia zmian w odpowiednich dokumentach strategicznych.

Jednocześnie, w ubiegłym roku podjęty został kolejny dokument, który odnosi się do obszaru otoczenia portu morskiego w Świnoujściu. Mowa o Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2024 r. w sprawie przyjęcia **planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu** (Dz.U. 2024 poz. 1337). Port zewnętrzny, w którym planowana jest lokalizacja terminalu kontenerowego nie jest wykazany w tym dokumencie, gdyż jego wschodnia granica kończy się tuż za terminalem gazowym LNG. Znajduje się tamże akwen SWI.1.lp, w którego karcie jako funkcję podstawową zapisano funkcjonowanie portu. Dalsze zapisy karty wskazują natomiast na możliwość rozbudowy funkcji portowej w tym obszarze. Należy jednak zauważyć, iż w przypadku kart akwenów oznaczonych symbolami: SWI.6.lp, SWI.2.T i SWI.9.W znajdują się zapisy o budowie nabrzeży głębokowodnych. Zostały one zapisane wśród inwestycji celu publicznego akwenów znajdujących się przy istniejącym porcie w Świnoujściu.

Rysunek 6. Arkusz B3 Planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu



Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu (Dz.U. 2024 poz. 1337)



3.2. POTENCJALNE POZYTYWNE I NEGATYWNE SKUTKI PRZESTRZENNE BUDOWY GTK

Inwestycja, jaką jest budowa GTK, będzie z całą pewnością olbrzymim przedsięwzięciem, w znacznym stopniu oddziałującym na otoczenie – zarówno podczas prac budowlanych, jak i późniejszej eksploatacji i działalności. Terminal Kontenerowy to nie tylko infrastruktura portowa zlokalizowana na pograniczu lądu i wód morskich, ale również całe zaplecze techniczne, infrastruktura towarzysząca i trasy dojazdowe niezbędne do prawidłowej działalności obiektu. Każda inwestycja infrastrukturalna oddziałuje na przestrzeń – pozytywnie, ale także negatywnie. Istotne jest jednak poznanie obu stron na jak najwcześniejszym etapie prac, co pozwoli na zidentyfikowanie możliwych trudności, ale także korzyści płynących z realizacji inwestycji.

Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu została już poddana różnym analizom, w tym także tym o charakterze oddziaływania na środowisko (więcej o kwestiach oddziaływania na środowisko w rozdziale 6). Krajobraz przyrodniczy wydaje się jednym z istotniejszych obszarów, na który wpłynie budowa GTK, z uwagi na jego lokalizację. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. posiada przygotowany raport Espoo¹⁸ dla planowanej budowy Terminalu. Dokument ten został przygotowany na etapie pozyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Dodatkowo nt. inwestycji wydane zostały także **postanowienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie** (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie)¹⁹ oraz pozytywna **opinia Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie**²⁰. Pierwszy z nich wydał postanowienie szeroko omawiające konsekwencje budowy Terminalu wraz z wyborem najkorzystniejszego wariantu realizacji. Znalazły się tam m.in. informacje o wpływie na otoczenie podczas budowy, eksploatacji a także ewentualnej likwidacji portu. Ponadto w uzasadnieniu znalazły się zakładane ramy zajętości terenu przez przyszły Terminal. Wskazane zostało, iż część lądowa zlokalizowana będzie na powierzchni ok. 45 ha²¹ (ok. 28 ha infrastruktury portowej i ok. 17 ha infrastruktury kolejowej i drogowej), a morska obejmie ok. 350 ha (ok. 80 ha molo portowe i falochron ostonowy i ok. 270 ha tor podejściowy, stanowiska i umocnienia). Inspektor Sanitarny zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia wraz ze wskazaniem kilku warunków dotyczących etapów opracowania projektu i budowy GTK. W opinii opisano także zakres inwestycji w kontekście oddziaływania na środowisko.

Równocześnie, w ramach inwestycji, zmianie ulegnie część morska, na której również planowana jest realizacja przedsięwzięcia. Budowa falochronów czy mola kontenerowego oznacza, iż zarówno na części lądowej, jak i wodnej zajdą istotne zmiany, które wpłyną na rozszerzenie funkcji portowej miasta Świnoujścia. Jednocześnie lokalizacja Terminalu Kontenerowego wpłynie na możliwości zabudowy jego otoczenia, które powinno ograniczyć się do funkcji przemysłowych itp. Wykluczenie możliwości zabudowy mieszkaniowej

¹⁸ Dokument wykonany na potrzeby konsultacji na mocy Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzona w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (Dz. U. 1999 nr 96 poz. 1110).

¹⁹ Postanowienie PGW Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 3 lipca 2023 r. (nr SZ.RZŚ.4900.1.2023.NL).

²⁰ Postanowienie Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie z dnia 19 lipca 2023 r. (nr ONS.ZNS.403.3-2.2023).

²¹ Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji GTK wskazuje w wariantcie 1A większą powierzchnię – ok. 68 ha.



w sąsiedztwie GTK powinno być naturalną konsekwencją z uwagi na uciążliwości generowane przez obszar portowy, wśród których wymienić można emisję hałasu czy zanieczyszczenie światłem.

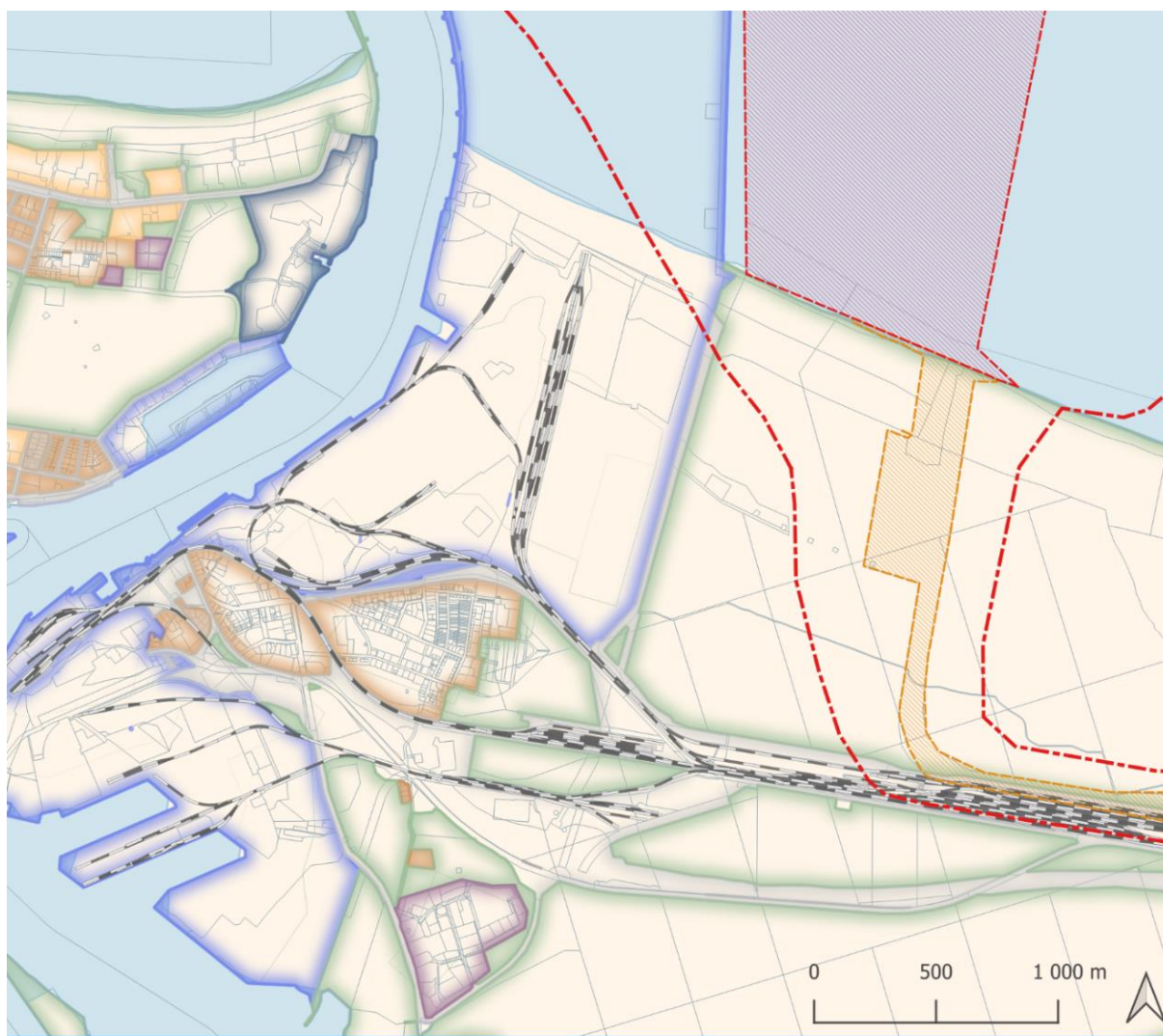
Otoczenie Terminalu, na które składać się będzie m.in. infrastruktura transportowa, rozszerzy zakres sektorów objętych oddziaływaniem portu. Nowo powstała i zmodernizowana infrastruktura będzie użyteczna przede wszystkim dla odbiorców oferty GTK, jednak można założyć, iż jej powstanie przyczyni się do poprawy połączeń komunikacyjnych także dla mieszkańców obszaru. Zakładany rozwój układu drogowego oraz linii kolejowej, a także pojawienie się dużej liczby nowych miejsc pracy, będzie istotną zmianą w przestrzeni Świnoujścia oraz Międzyzdrojów. Może to wpłynąć na podniesienie atrakcyjności terenu także z punktu widzenia innych funkcji przestrzennych. Tym samym w przyszłości pojawić się mogą pomysły na wprowadzanie dalszych zmian w dokumentach planistycznych w celu modyfikowania ich zapisów pod kątem dopuszczenia kolejnych form zabudowy wedle stwierdzonych potrzeb.

Jednakże określenie wpływu budowy Terminalu na przestrzeń Świnoujścia i Międzyzdrojów jest skomplikowanym zagadnieniem, gdyż zarówno proces realizacji inwestycji, jak i późniejsza eksploatacja GTK będą oddziaływać na różne sektory działalności obu samorządów. Prowadzone działania analityczne pozwalają jednak określić ramowe założenia co do możliwych konsekwencji realizacji inwestycji.

Należy założyć, iż budowa GTK może przynieść korzyści gospodarcze dla regionu, przede wszystkim dzięki rozwojowi przemysłu morskiego i intermodalności. Samorządy lokalne zyskają także nową i zmodernizowaną infrastrukturę transportową, która będzie służyć również mieszkańcom. Rozwój części portowej w Świnoujściu pozwoli na skoncentrowanie zabudowy o podobnych funkcjach w ramach jednej dzielnicy – Warszowa. W ten sposób wyklaruje się jasny podział funkcji przestrzennych w tym mieście.

W kontrze do powyższego stoją liczne negatywne aspekty budowy terminalu. Decyzja o jego realizacji będzie wiązała się z uzyskaniem stosownych dokumentów wyłączających obszary leśne z produkcji na cele portowe. Lokalizacja oraz infrastruktura mu towarzysząca znacząco ograniczą możliwości przestrzennego rozwoju Świnoujścia o funkcje inne niż przemysłowe. GTK i związane z nim ciągi transportowe mogą stać się przestrzennymi barierami, które zamkną pewne kierunki rozbudowy Świnoujścia. Warto przypomnieć, że teren inwestycji jest częścią obszaru chronionego Natura 2000. W konsekwencji, w obu gminach ograniczenie rozwoju obszarów o funkcjach dedykowanych turystyce, z uwagi na spadek jakości walorów gmin istotnych dla turystyki.

Mapa 6. Granica terenów o dominującej funkcji portowej i mieszkaniowej w sąsiedztwie planowanego GTK w Świnoujściu



Analiza funkcjonalna przestrzeni w sąsiedztwie planowanego GTK w Świnoujściu

Legenda:

-  obszar realizacji inwestycji w części lądowej
-  obszar realizacji inwestycji w części morskiej
-  obszar oddziaływania inwestycji
-  granice działek ewidencyjnych EGiB
-  linie kolejowe
- podstawowe przeznaczenie terenu
-  tereny wód
-  tereny lądu

strefy o dominującej funkcji

-  mieszkaniowej
-  portowej
-  handlowo-usługowej
-  przemysłowej
-  historycznej
-  infrastruktury drogowej
-  tereny niezabudowane

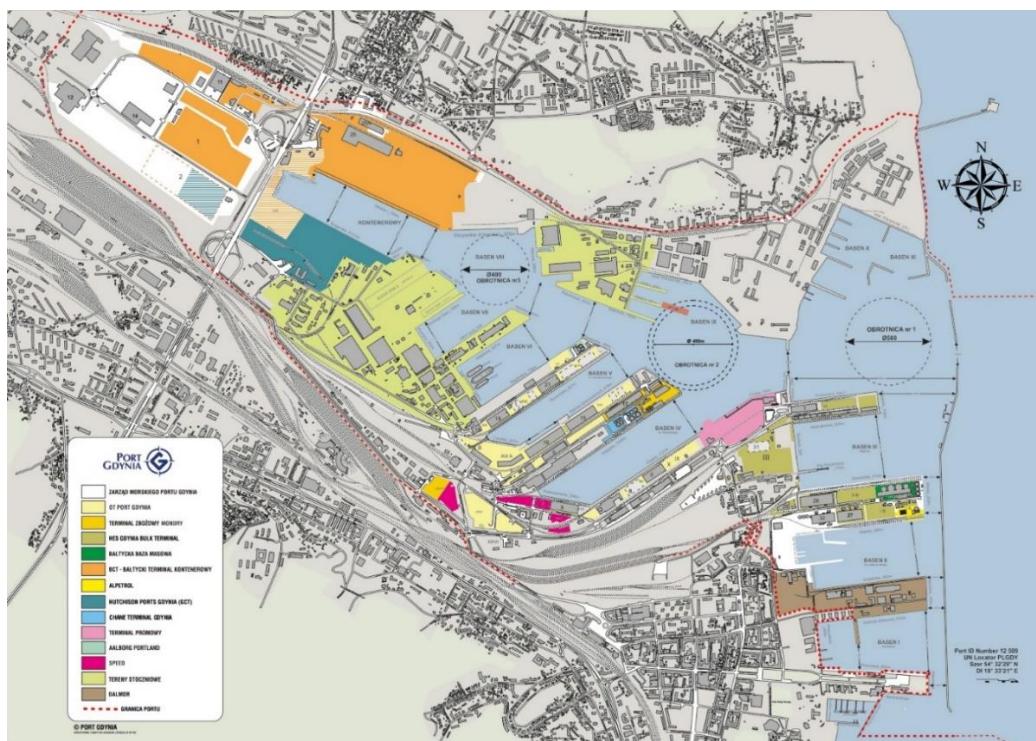
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.3. BADANIE PORÓWNAWCZE WPŁYWU BUDOWY TERMINALU KONTENEROWEGO NA JST – DCT GDAŃSK, BCT GDYNIA

W granicach Polski istnieją dwie inwestycje portowe, które powinny być uwzględnione w ramach analizy porównawczej na potrzeby budowy GTK w Świnoujściu. Mowa o **Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym w Gdańsku** (ang. *Deepwater Container Terminal*) – Baltic Hub oraz **Baltyckim Terminalu Kontenerowym w Gdyni** – BCT (ang. *Baltic Container Terminal*).

Gdyński terminal rozpoczął swoją działalność z końcem lat 70. ubiegłego wieku. Powstawał zatem w zupełnie odmiennych do dzisiejszych warunkach – prawnych, ustrojowych, ale także technologicznych. Budowa miasta od początku zakładała rozwój funkcji portowej, z której wywodzi się cała idea powstania Gdyni. **Bałtycki Terminal Kontenerowy** jest częścią kompleksu portowego zlokalizowanego w północnej części miasta, w dzielnicy Śródmieście, przy granicy z dzielnicą Obłuze (patrz: pomarańczowy obszar Rysunek 7.). Z uwagi na swoje położenie BCT jest częścią portu, która bezpośrednio oddziałuje na tereny mieszkalne sąsiedniego Obłuzia.

Rysunek 7. Mapa Portu Gdynia



Źródło: <https://www.port.gdynia.pl/mapa-portu/>, dostęp: 3.03.2025 r.

Gdyński terminal kontenerowy wywarł istotny wpływ na rozwój otaczającego go obszaru. Po jego powstaniu nastąpiła intensywna rozbudowa usług towarzyszących, m.in. po zachodniej stronie ul. E. Kwiatkowskiego. Powstały tam liczne parkingi, drobne magazyny logistyczne, place kontenerowe oraz terminale przeładunkowe dla samochodów ciężarowych. Są to jednak rozdrobnione przedsiębiorstwa, które trudno porównywać z dużymi, zintegrowanymi kompleksami logistycznymi.



Lokalizacja terminalu oraz realizacja estakady w ciągu ul. E. Kwiatkowskiego wpłynęła na dynamiczny rozwój zabudowy tej części Gdyni. Realizacja przedmiotowej drogi w pierwszym etapie dotyczyła zurbanizowanej części miasta, znacznie ułatwiając transport do i z portu. Dalszym etapem rozwoju infrastruktury drogowej była budowa Trasy im. E. Kwiatkowskiego, która w 2008 roku połączyła gdyński kompleks portowy z obwodnicą Trójmiasta (S7). W kontekście komunikacji z terminalem należy zaznaczyć istotną rolę kolei w Porcie Gdynia. Zakończona w 2022 roku modernizacja infrastruktury kolejowej w Gdyni znacząco zwiększyła możliwości logistyczne portu. Dzięki zmianom umożliwiono obsługę dłuższych i cięższych pociągów towarowych. Wykorzystanie kolei w transporcie ładunków należy oceniać jako dobra praktyka z perspektywy ograniczenia ruchu samochodowego i tym samym redukcji zanieczyszczeń generowanych do otoczenia.

Jednocześnie, w dalszych planach rozwoju tras dojazdowych znajduje się tzw. Droga Czerwona. Trasa ma na celu usprawnienie dojazdu do portu oraz odciążenie układu komunikacyjnego miasta, jednakże przedstawiciele rządu wskazują także na jej istotność w kwestii obronności kraju²². Choć inwestycja planowana jest do realizacji do roku 2030, jej długoletnie planowanie wskazuje na konflikt pomiędzy potrzebami rozwoju obszaru portowego a interesem mieszkańców Gdyni. Przebieg trasy (patrz: Rysunek 8.) od węzła Morska (z obwodnicą Trójmiasta) do zaplecza terenu portowego (węzeł zespólny Dolina Logistyczna) zakłada poprowadzenie jej przez tereny zurbanizowane na pograniczu Chyloni i Cisowej. Z punktu widzenia układu przestrzennego, realizacja tej drogi znacząco zmieni lokalne funkcje pomiędzy dzielnicami. Stanie się to na skutek wprowadzenia korytarza transportowego o tranzytowym charakterze w obszary pełniące dotychczas funkcje głównie mieszkaniowe. Z drugiej jednak strony trasa ta ma kluczowe znaczenie dla odciążenia przeciążonego przez transport ładunków z portu aktualnego układu drogowego, w którym uczestnicy ruchu muszą się na co dzień mierzyć z bardzo dużą kongestią i jej konsekwencjami. Wszystko to pokazuje jak ważne jest właściwe i odpowiednio wczesne planowanie dostępu lądowego do portów morskich, a także jego sprawne realizowanie tak, aby wszystko było przygotowane zanim wystąpią problemy w sieci transportowej, nie zaś dopiero *post factum*. Może się to bowiem wiązać wtedy z brakiem możliwości optymalnego zareagowania na powstałe utrudnienia ze względu na już podwyższone parametry natężeń ruchu i tym samym zagrożenie powstawaniem katastrofalnych zatorów. Należy zdecydowanie wyciągać wnioski z takich porównań jak to z portem w Gdyni i jego utrudnieniami w ruchu drogowym, aby uniknąć analogicznych problemów w przyszłości na Obszarze.

²² <https://www.gdynia.pl/mieszkaniec/co-nowego,2774/droga-czerwona-moze-powstac-wczesniej,586202> (dostęp: 19.05.2025 r.)

Rysunek 8. Planowany przebieg Drogi Czerwonej w Gdyni



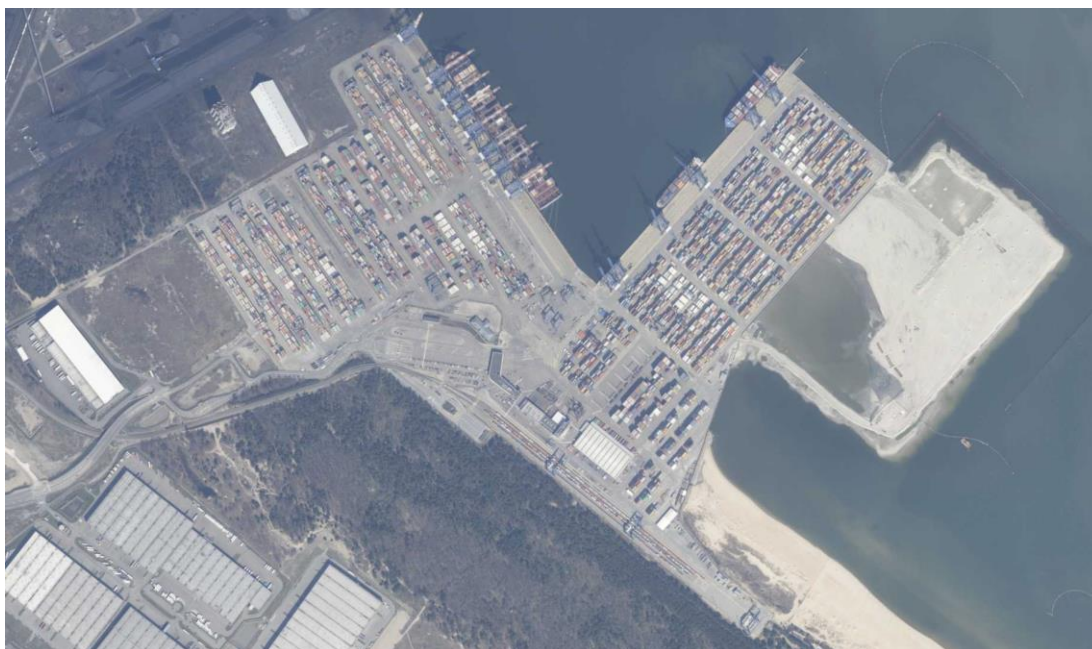
Źródło: <https://www.gdynia.pl/co-nowego,2774/znamy-przebieg-drogi-czerwonej,553460> (dostęp: 19.05.2025 r.)

BCT jest zatem przykładem terminalu, wokół którego pojawiła się tkanka miasta, przez co jego ewentualna rozbudowa jest zdecydowanie ograniczona przestrzennie. Dalszy rozwój funkcji portowej obejmuje obecnie zoptymalizowanie wykorzystania istniejących możliwości, co uzasadnia poczynione inwestycje w modernizację infrastruktury kolejowej charakteryzującej się lepszymi parametrami co do przewozu ładunków względem pojazdów drogowych. Równoległe trwają prace nad realizacją nowych tras drogowych prowadzących do gdyńskiego portu. Na uwagę zasługuje także sąsiedztwo obszarów o funkcji mieszkaniowej, których społeczność z pewnością odczuwa konsekwencje bliskiej lokalizacji Terminalu Kontenerowego. Doświadczenia te wskazują, że lokalizacja portu kontenerowego w pobliżu terenów mieszkalnych może prowadzić do konfliktów. W związku z tym już na etapie planowania konieczne jest uwzględnienie wpływu na otoczenie i zapewnienie odpowiednich stref buforowych między terenami o różnych funkcjach.

Kolejnym obiektem infrastruktury portowej jest otwarty w 2007 roku **Baltic Hub** (daw. DCT). Ten głębokowodny terminal zlokalizowany jest w zewnętrznym porcie morskim w Gdańsku, w północnej części dzielnicy Stogi. Baltic Hub stanowi istotny punkt na europejskiej mapie transportu morskiego, odgrywając kluczową rolę na linii Europa – Azja. Od momentu uruchomienia ulegał kilkukrotnej rozbudowie, w tym o najnowszy terminal T3, którego otwarcie planowane jest na 2025 rok. Równoległe trwa budowa kolejnej części kompleksu – terminalu T5, przeznaczonego do obsługi morskich elektrowni wiatrowych.

Zdecydowana większość Baltic Hub znajduje się na załadowanej części Zatoki Gdańskiej – dotyczy to także planowanych do realizacji terminali. Taka lokalizacja umożliwia sprawniejszą obsługę terminalu poprzez dostępne połączenia, ale także stwarza dogodne warunki do powstania zaplecza logistycznego. W nawiązaniu do powyższego w sąsiedztwie Baltic Hub w 2012 roku powstało Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL). Obecnie na powierzchni ok. 110 ha znajduje się 6 obiektów oferujących ok. 180 000 m² powierzchni magazynowej. PCL, dzięki bezpośredniemu sąsiedztwu gdańskiego terminalu, dysponuje bardzo dużym potencjałem rozwojowym, a dalszy rozwój portu może sprawić, że w przyszłości ranga obiektu będzie rosła.

Zdjęcie 1. Widok satelitarny GTK w Gdańsku



Źródło: <https://www.geoportal.gov.pl/>, dostęp: 7.03.2025 r.

Terminal posiada dogodne połączenie drogowe (poprzez DK89 – ul. mjr H. Sucharskiego) oraz kolejowe (dzięki LK226). Ciągi komunikacyjne poprowadzone są w odseparowaniu od śródmiejskiej części stolicy Pomorza, choć oddziałują na transport wewnątrzmijski. Szczególnie odczuwalne jest to w momencie zamknięcia mostu Siennickiego, który stanowi główne połączenie mieszkalnej części Stogów z centrum miasta. Obecnie (w czasie trwania remontu przeprawy) ruch wewnętrzny miesza się z tranzytem do i z portu na DK89, co przekłada się na pogorszenie czasu podróży we wszystkich relacjach. Choć nie jest to całkowicie analogiczna sytuacja jak w Gdyni, to jednak w Gdańsku również istotnie zauważalne jest negatywne oddziaływanie transportu ładunków z portu na obszar miasta. Dlatego ponownie należy podkreślić, że właściwe planowanie przestrzenne, w tym to uwzględniające docelowy kształt układów transportowych, jest kluczowe dla ograniczenia negatywnych oddziaływań funkcjonowania portu morskiego na najbliższe otoczenie w kontekście transportowym.

Jak zauważono powyżej, południowa część dzielnicy Stogi pełni funkcje mieszkaniowe. Biorąc pod uwagę potrzeby rozwojowe Baltic Hub, jego rozbudowa w kierunku południowym byłaby znaczącym przedsięwzięciem, negatywnie oddziałującym na



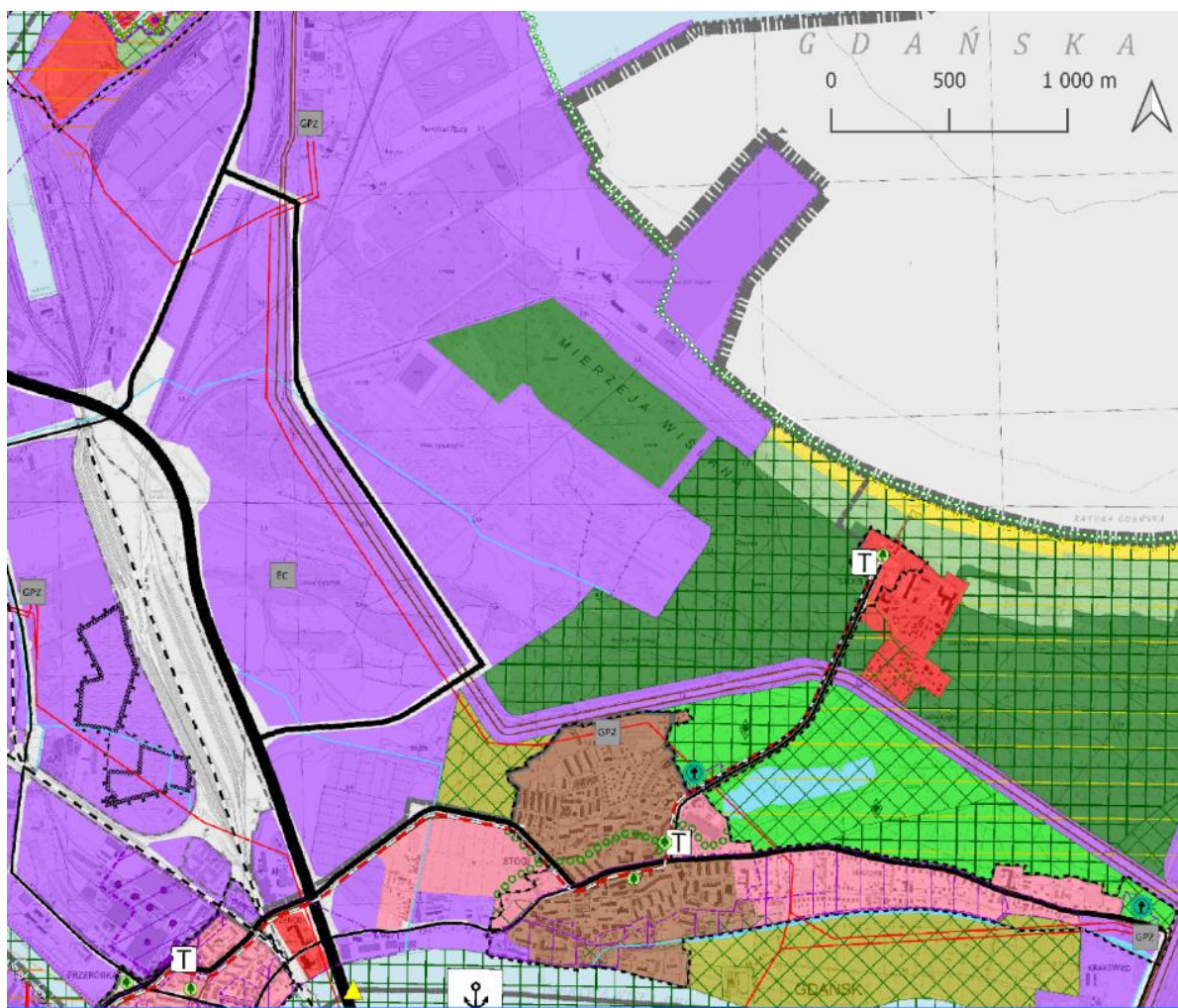
przestrzeń tej dzielnicy. Jednakże podjęta w 2018 roku zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Gdańska w jednoznaczny sposób określiła granicę rozwoju terminalu na terenie lądu, co odbyło się m.in. na wniosek mieszkańców. Pierwotnie tereny plaży, wydmy i lasu zostały przeznaczone na funkcje przemysłowo-składowo-usługowe, jednak w wyniku protestów mieszkańców Rada Miasta Gdańska podjęła decyzję o zmianie studium, co ostatecznie doprowadziło do zachowania tych obszarów jako terenów zieleni krajobrazowo-ekologicznej. Obecnie istnieje zatem naturalna bariera w postaci kompleksów leśnych, która ogranicza negatywne oddziaływanie portu na pozostałą część dzielnicy. Jest to interesująca i dobra praktyka, na której można wzorować się w trakcie rozwoju portu zewnętrznego w Świnoujściu. Jednocześnie, istotne jest zapewnienie odpowiedniego układu transportowego towarzyszącego infrastrukturze portowej, który zminimalizuje negatywne oddziaływanie na otoczenie. Porównując sytuację Baltic Hub do gdyńskiego BCT trzeba przyznać, że wcześniejsze zrealizowanie rozwiązań usprawniających transport do portu działa lepiej na separację ruchu z/do terminalu od ruchu miejskiego.

W kontekście gdańskiego terminalu warto wspomnieć również o zasobie informacji na oficjalnej stronie Baltic Hub. Zarówno klienci, jak i pozostali interesariusze mogą zapoznać się na niej z różnymi danymi, w tym z okresu budowy poszczególnych terminali, co jest niezwykle istotne dla rozwoju świadomości społeczności lokalnej wobec prowadzonych inwestycji. Wśród licznych danych liczbowych, map i innych informacji znaleźć można również dokumentację techniczną i opinie środowiskowe dla terminali T2 i T3.

Ograniczenie rozwoju infrastruktury portowej na terenie lądu i jednoczesna zabudowa części morskiej wpływają na pozostawienie możliwości rozbudowy otoczenia terminalu. Jednocześnie, pozostawiając dostęp do wykorzystywanych rekreacyjnie terenów, zachowana została pewna funkcjonalność dla mieszkańców i turystów. Nie oznacza to, iż przyjęte podejście jest jednoznacznie rekomendowane, gdyż każda ingerencja w części wodne czy lądowe wpływa negatywnie na środowisko.

Czerpanie najlepszych możliwych wzorców z analogicznych inwestycji stanowi dobrą praktykę, która pozwala na identyfikację popełnionych i potencjalnych błędów realizacyjnych i wykorzystanie właściwych rozwiązań, przetestowanych już w podobnych przedsięwzięciach. Budowa infrastruktury portowej, służącej obsłudze kontenerów, charakteryzuje się zawsze własną specyfiką, jednak doświadczenie innych podmiotów stanowi cenne źródło danych, informacji i przykładów, które można wykorzystać na potrzeby wypracowania jak najlepszego modelu realizacji inwestycji.

Rysunek 9. Fragment SUIKZP miasta Gdańska – widoczne zachowanie funkcji leśnej pomiędzy Baltic Hub a mieszkalną częścią Stogów



Fragment SUIKZP miasta Gdańska – kierunki zagospodarowania przestrzennego
Przewidywany kierunek zmian w strukturze przestrzennej i przeznaczeniu terenów

Legenda:		
 wody morskie	 teren zieleni	 teren mieszkaniowo-usługowy
 wody śródlądowe	 skwer, zieleniec (powyżej 1 ha)	 teren usług ponadpodstawowych
 plaża	 cmentarz (obszar/obiekt)	 teren przemysłowo-usługowo-składowy, teren portowy
 las i park leśny	 zieleń ekologiczno-krajobrazowa	 teren transportu
 ogrody działkowe	 teren mieszkaniowy wraz z usługami podstawowymi	

Źródło: Załącznik nr 2 do uchwały nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 roku zmienionej uchwałą nr XII/218/19 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 czerwca 2019 roku



4. TRANSPORT

Ulokowanie GTK w Świnoujściu w odniesieniu do poszczególnych sieci transportowych jest specyficzne. W skali europejskiej port, zgodnie z aktualnymi rozporządzeniami²³, znajdować się będzie w obrębie korytarzy TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie oraz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie. Warto jednak zauważyć, że istnieje też potencjał włączenia go w korytarz Skandynawia – Morze Śródziemne czy nawet Ren – Dunaj (Rysunek 10).

W Świnoujściu, zgodnie z ustaleniami zawartymi w ww. rozporządzeniu, znajdują się (Mapa 7): terminal drogowo-kolejowy oraz port sieci bazowej, które są włączone w całość systemu towarową linią kolejową sieci bazowej, pasażerską koleją konwencjonalną sieci kompleksowej, a także bazową siecią drogową w trakcie modernizacji. W odległości ok. 11 km od centrum miasta, na wyspie Uznam, znajduje się lotnisko sieci kompleksowej Flughafen Heringsdorf, jednak zlokalizowane jest po stronie niemieckiej. Połączenia z siecią TEN-T są jednak niejako „ślepe” – nie mają przedłużenia za granicę niemiecką, a od północy ogranicza je wybrzeże morskie. Na ten moment brakuje tu również korytarza śródlądowego biegnącego dalej na południe od kanału Odra-Hawela. Przebiegają tędy za to korytarze transportowe i infrastruktura, włączone w inne umowy międzynarodowe:

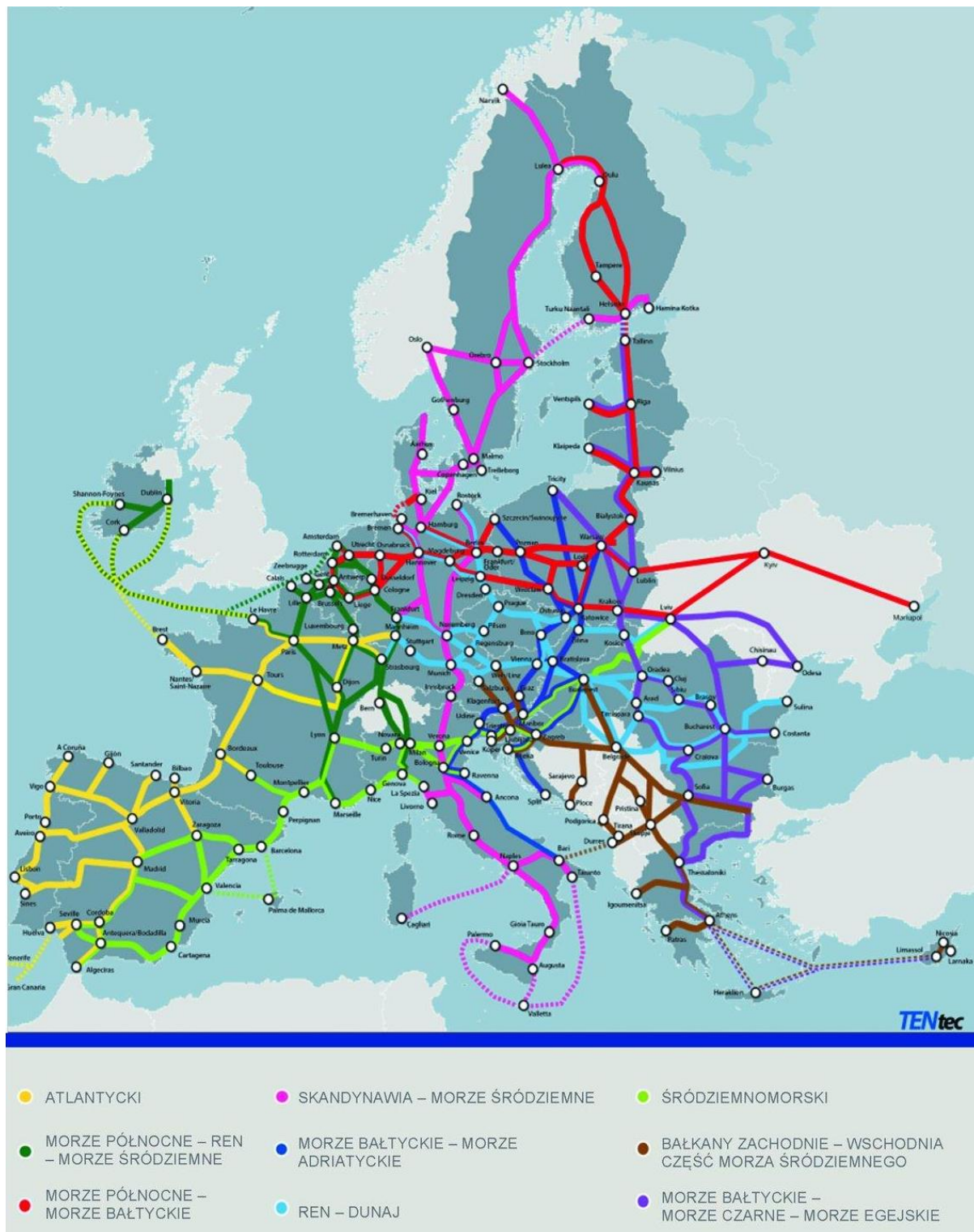
- środkowoeuropejski korytarz transportowy CETC,
- linie kolejowe AGC/AGTC²⁴.

W kontekście połączeń europejskich dużo lepszą lokalizacją dla GTK byłby jednak Szczecin, który jest silnie włączony w bazową sieć TEN-T oraz inne międzynarodowe sieci.

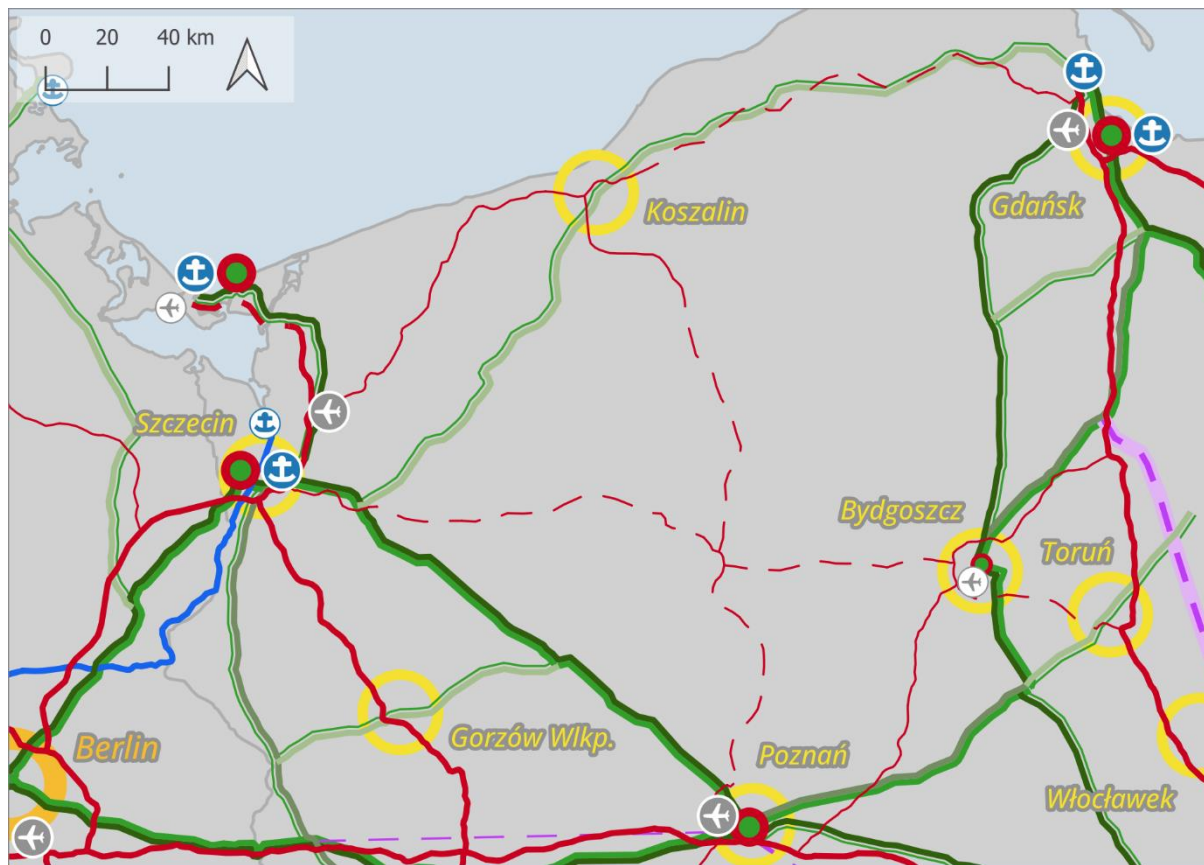
²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

²⁴ Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030.

Rysunek 10. Europejskie korytarze transportowe



Źródło: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa--ten-t>, dostęp: 13.04.2025 r.

Mapa 7. Sieć TEN-T w północno-zachodniej Polsce

Sieć bazowa

- drogi
- kolej towarowa
- kolej konwencjonalna pasażerska
- kolej dużych prędkości pasażerska
- drogi wodne

 lotniska

 porty

 terminal drogowo-kolejowy

Pozostałe

- odcinki w budowie / planowane
- węzeł miejski
- stolica

Sieć bazowa rozszerzona

- kolej towarowa
- kolej konwencjonalna pasażerska
- kolej dużych prędkości pasażerska

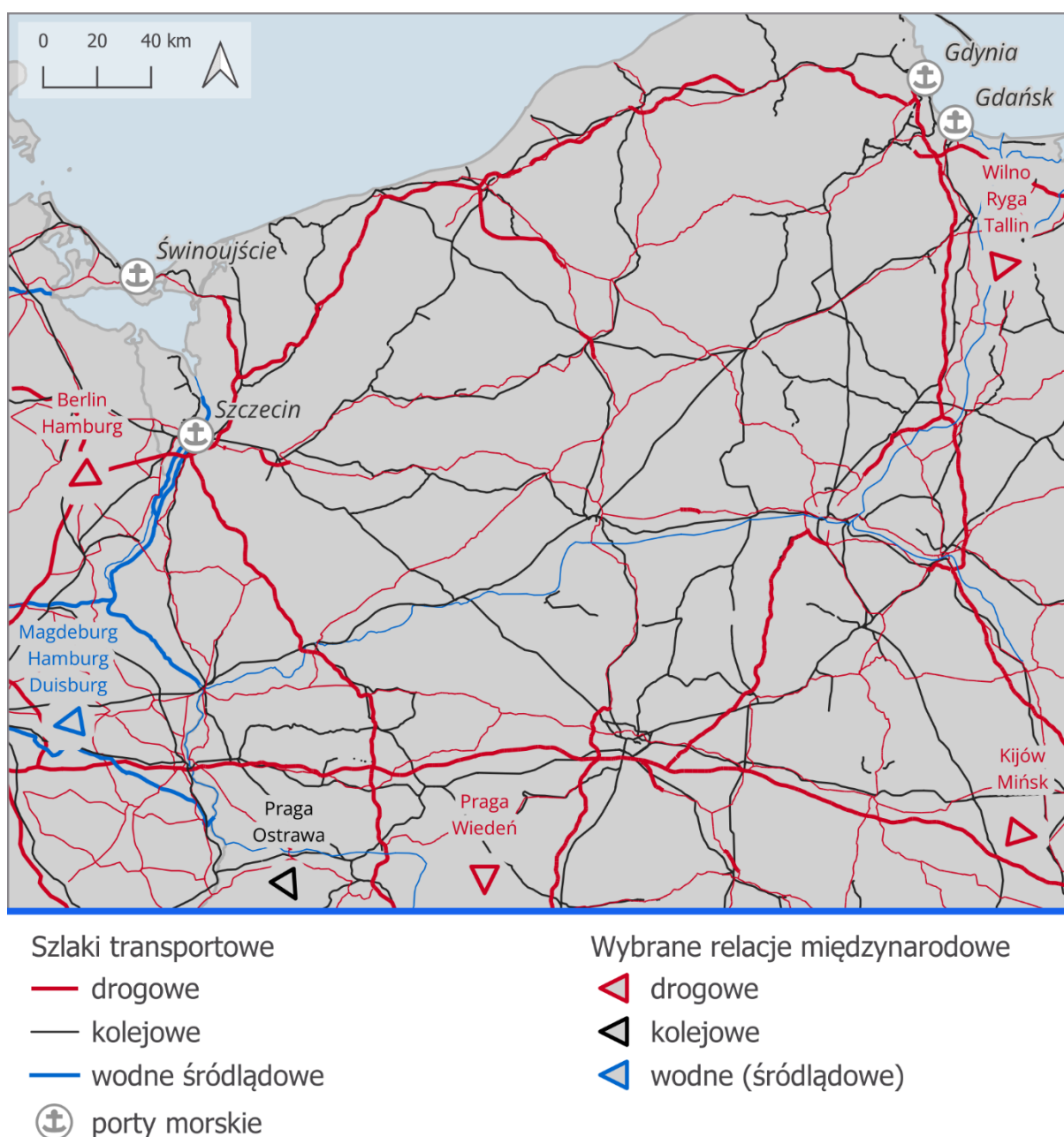
Sieć kompleksowa

- drogi
- kolej towarowa
- kolej konwencjonalna pasażerska
- kolej dużych prędkości pasażerska
-  lotniska
-  porty
-  terminal drogowo-kolejowy

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W kontekście samej infrastruktury transportowej również Świnoujście można uznać za gorzej skomunikowane niż pobliski Szczecin. Na ten moment przebiega tędy jedna linia kolejowa, która wymaga modernizacji (patrz: rozdział 4.1), a także jedna droga krajowa, która w tym roku (2025) powinna zostać przebudowana do standardu drogi ekspresowej (patrz: rozdział 4.1.3). Świnoujścia, w przeciwieństwie do Szczecina, nie można również uznać za włączone w sieć infrastruktury wodnej śródlądowej, szczególnie obszaru portu zewnętrznego, co opisano w rozdziale 4.3.

Mapa 8. Polskie porty morskie w krajowej sieci transportowej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Jeśli chodzi o lokalny układ komunikacyjny, to planowany port ma zostać włączony w sieć drogową (DK3/S3) na węźle Łunowo oraz równolegle w tym miejscu w linię kolejową nr 401. Obie trasy przebiegają równolegle na odcinku pomiędzy Świnoujściem a Międzyzdrojami, gdzie się rozgałęziają: linia kolejowa przebiega dalej skrajem miasta, zaś DK3 biegnie prawie prosto do miejscowości Wolin. Kluczowym punktem na obu trasach są mosty (kolejowy i drogowy) w Wolinie, które są jedynymi połączeniami transportowymi ze statym lądem posiadającymi odpowiednie parametry dla obsługi nasilonego ruchu towarowego.

Uzupełnieniem lokalnego systemu transportowego są droga krajowa nr 93 (przedłużenie DK3 w kierunku Niemiec, droga wojewódzka nr 102, drogi powiatowe i gminne oraz linia kolejowa nr 996. Przez Świnoujście przebiega ponadto tor podejściowy oraz tor wodny dla statków morskich do portu w Szczecinie.

Mapa 9. Istniejąca infrastruktura transportowa w otoczeniu planowanego GTK



 Planowany obszar GTK

Infrastruktura transportowa

 linia kolejowa nr 401

Tory wodne z określeniem głębokości

 podejściowy (14,3 m)

 Świnoujście – Szczecin (12,5 m)

Drogi wg kategorii

 krajowa

 wojewódzka

 powiatowa

 gminna (wybrane)

3* – droga krajowa nr 3 jest przebudowywana do standardu drogi ekspresowej i otrzyma oznaczenie S3

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

4.1. GTK A TRANSPORT KOLEJOWY

W zakresie infrastruktury kolejowej, dla przyszłego GTK bardzo istotne znaczenie będzie mieć stan techniczny i przepustowość linii kolejowych będących częścią magistrali C-E 59. Trasa ta jest podstawowym elementem kluczowego środkowoeuropejskiego korytarza transportowego łączącego Europę Środkowo-Wschodnią ze Skandynawią (szwedzkie Malmö – Ystad z czeską Ostrawą). Stanowi też towarowe odgałęzienie magistrali E 59, na terenie Polski przechodzącej przez Świnoujście, Szczecin, Poznań, Wrocław, Opole, Kędzierzyn-Koźle i Chałupki. Zapewnia ona infrastrukturę dla połączeń towarowych, omijając obciążone przede wszystkim ruchem pasażerskim linie nr 351 (Szczecin – Wrocław) oraz 271 (Poznań – Wrocław).

W sierpniu 2024 roku, na podstawie Rozporządzenia 2024/1679²⁵, C-E 59 została wpisana do sieci bazowej rozszerzonej TEN-T²⁶. Oznacza to konieczność zapewnienia odpowiedniego standardu linii kolejowych wchodzących w skład trasy do 2040 roku, cechującego się: dopuszczalnym naciskiem osi co najmniej 22,5 t/oś (221 kN/oś), możliwością obsługi pociągów towarowych o długości 740 m, prędkością co najmniej 100 km/h oraz pełnym wdrożeniem ERTMS.

4.1.1. OBECNY STAN MAGISTRALI C-E 59

W skład C-E 59 wchodzi linie kolejowe nr 428, nr 273 oraz nr 276. Linia nr 401 zaliczana jest zarówno do magistrali E 59, jak i C-E 59. Podstawowe dane techniczne poszczególnych linii:

- **linia nr 401** (Szczecin Dąbie – Świnoujście Port) – zelektryfikowana, pierwszorzędna linia kolejowa o długości 100,716 km, dwutorowa, łącząca Szczeciński Węzeł Kolejowy ze Świnoujściem, wykorzystywana intensywnie w ruchu towarowym oraz przez pasażerski ruch regionalny i dalekobieżny, zwłaszcza w sezonie letnim. Dla pociągów towarowych na większości przebiegu linii możliwa jest maksymalna prędkość 70 km/h (dla toru nieparzystego na 89% przebiegu linii, na torze parzystym – dla 87% przebiegu linii). Na całej długości linii dopuszczalny nacisk lokomotywy i wagonu na tor to 221 kN/oś, czyli 22,5 t/oś.
- **linia nr 428** (Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy) – zelektryfikowana, drugorzędna linia kolejowa o długości 7,008 km, jednotorowa, mająca charakter linii łącznicowej pomiędzy linią nr 401 a „Nadodrząnką”; przez część swojego przebiegu równoległa do fragmentu linii nr 351. Dla pociągów towarowych na 55% długości przebiegu linii dozwolona jest prędkość 80 km/h, a na 42% – 60 km/h. Na całej długości linii dopuszczalny nacisk lokomotywy i wagonu na tor to 221 kN/oś, czyli 22,5 t/oś.

²⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

²⁶ W ramach sieci TEN-T wyróżniono sieć bazową i sieć kompleksową. Ta pierwsza obejmuje najważniejsze i najbardziej strategiczne połączenia na kontynencie, kluczowe dla rozwoju gospodarki i mobilności. Ma zostać ukończona do 2030 r. Sieć kompleksowa obejmuje wszystkie inne połączenia, które uzupełniają sieć bazową, zapewniając dostępność transportową w całej Europie. Ma zostać ukończona do 2050 r. W ramach rewizji polityki TEN-T wprowadzono sieć bazową rozszerzoną – infrastrukturę o znaczeniu pośrednim między siecią bazową a kompleksową, kluczową dla spójności europejskiego systemu transportowego. Ma zostać ukończona do 2040 r.

- **linia nr 273** (Szczecin Podjuchy – Wrocław Główny, potocznie nazywana „Nadodrząnką”) – zelektryfikowana, pierwszorzędna linia kolejowa o długości 356,125 km, klasyfikowana przez PKP PLK jako linia o priorytecie towarowym, jeden z najważniejszych szlaków kolejowych w zachodniej Polsce. Większość jej trasy przebiega wzdłuż Odry (oddalając się maksymalnie na odległość 17-18 km), którą przekracza pięciokrotnie (w okolicach Szczecina Głównego – Odrę Zachodnią i w Szczecinie-Podjuchach – Regalicę, obok Czerwieńska, w Ścinawie i pod Brzegiem Dolnym). Raz przekracza Wartę – w Kostrzynie nad Odrą. Dla pociągów towarowych na większości przebiegu linii możliwa jest maksymalna prędkość 70 km/h (dla toru nieparzystego na 65,9% przebiegu linii, na torze parzystym – dla 64% przebiegu linii). Osiąganie prędkości 100-120 km/h przez skład tego rodzaju możliwe jest jedynie na ok. 19,7% długości toru nieparzystego i 10% toru parzystego. Na większości linii nr 273 dopuszczalny nacisk lokomotywy i wagonu na tor to 221 kN/oś, czyli 22,5 t/oś. Występują jednak odcinki, na których wartość ta spada do 211 kN/oś (21,5 t/oś) dla lokomotywy i 205 kN/oś (20,9 t/oś) dla wagonu. Natomiast między posterunkiem odgałęźnym Lisie Pole a stacją Krzywin Gryfiński, w torze nieparzystym, wartość ta jest zwiększona do 225 kN/oś (22,94 t/oś) – zarówno dla lokomotywy, jak i wagonu.
- **linia nr 276** (Wrocław Główny – Międzyzlesie) – zelektryfikowana, pierwszorzędna, jedno- i dwutorowa linia kolejowa o długości 136,272 km, łącząca Wrocław z kolejowym przejściem granicznym Międzyzlesie-Lichkov. Odcinki jednotorowe obejmują przebieg trasy pomiędzy Strzelinem i Kamieńcem Ząbkowickim (ok. 35 km) oraz posterunkiem odgałęźnym Kłodzko Nowe aż do końca linii na granicy polsko- czeskiej (ok. 38,5 km). Dla składów towarowych na 97,6% toru nieparzystego linii maksymalna prędkość wynosi 80 km/h. Na torze parzystym (tam, gdzie on jest) odsetek ten wynosi 99%. Na całej długości linii dopuszczalny nacisk lokomotywy i wagonu na tor to 221 kN/oś, czyli 22,5 t/oś.
- **linia nr 277** (Opole Groszowice – Wrocław Brochów) – zelektryfikowana, pierwszorzędna, jedno- i dwutorowa linia kolejowa o długości 86,835 km. Odcinek jednotorowy obejmuje przebieg trasy pomiędzy Czernicą Wrocławską a podwrocławskimi Siechnicami (ok. 7,2 km). Dla składów towarowych, na 46% toru nieparzystego maksymalna prędkość wynosi 60 km/h, a prędkość 120 km/h – jedynie na 13% jego długości. Na torze parzystym, na 43% jego długości prędkość maksymalna to 50%, a 120 km/h osiągalne jest również na 13% jego przebiegu. Na 47% toru nieparzystego i aż na 74% toru parzystego dopuszczalny nacisk na oś lokomotywy i wagonu wynosi 211 kN (21,5 t/oś). 221 kN/oś występuje odpowiednio na 23 i 26% przebiegu torów szlaku.
- **linia nr 136** (Kędzierzyn-Koźle – Opole Groszowice) – zelektryfikowana, niemal w całości dwutorowa linia kolejowa o długości 37,717 km. Na torze nieparzystym, aż na 97% długości jego przebiegu prędkość maksymalna dla składów towarowych to 120 km/h. Podobnie jest na torze parzystym (95% jego długości). Na całej długości linii dopuszczalny nacisk lokomotywy i wagonu na tor to 221 kN/oś, czyli 22,5 t/oś.

- **linia nr 151** (Kędzierzyn-Koźle – Chałupki) – zelektryfikowana, dwutorowa linia kolejowa o znaczeniu państwowym, o długości 54,294 km, łącząca stację Kędzierzyn-Koźle z przejściem granicznym Chałupki-Bohumin. Na torze nieparzystym, na 35% jego przebiegu prędkość maksymalna dla składu towarowego to 100 km/h, a na 25% – 90 km/h; na 16% jego długości możliwe jest osiągnięcie 120 km/h. Na torze parzystym, na 32% jego przebiegu prędkość ta wynosi 100 km/h, na 29% – 90 km/h, a prędkość 120 km/h możliwa jest do osiągania na 16% jego przebiegu. Na całej długości linii dopuszczalny nacisk lokomotywy i wagonu na tor to 221 kN/oś, czyli 22,5 t/oś.

Poza powyższymi, w skład trasy E 59 wchodzi także linie mogące mieć znaczenie również w przewozach kontenerowych (terminale w okolicach Poznania, Gliwic i połączenia do granicy polsko-czeskiej): nr 351 (Poznań Główny – Szczecin Główny), 271 (Wrocław Główny – Poznań Główny), 132 (Gliwice Łabędy – Wrocław Główny).

Od 2019 roku PKP PLK realizowały projekty mające na celu usprawnienie dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. W ramach inwestycji w Szczecinie poprawiono połączenie stacji Szczecin Port Centralny oraz jej rejonów przetadunkowych z międzynarodowymi magistralami E 59 i C-E 59. Całkowicie przebudowano układ torowy, uwzględniając modernizację podtorza, odwodnienia, systemów zasilania, oświetlenia, łączności i sterowania ruchem kolejowym. Dzięki przeprowadzonym pracom stacja Świnoujście SiA może obsługiwać najdłuższe i najcięższe składy towarowe dopuszczone do ruchu po sieci PKP PLK. W ramach modernizacji przebudowano wszystkie głowice rozjazdowe wraz z podtorzem. Dodatkowo zelektryfikowano tor łączący rejon SPB z rejonem SPB31 (tzw. dworzec wrocławski oraz Ostrów Grabowski, gdzie odbywają się przetadunki drobnicowe), a także tory prowadzące z rejonu SPA do Basenu Górniczego, który obsługuje ładunki masowe. Na stacji Szczecin Port Centralny powstała nowa centralna nastawnia „SPC”, wyposażona w nowoczesne komputerowe systemy sterowania ruchem kolejowym, obejmujące całą stację. Stała się ona centrum zarządzania ruchem, zastępując wcześniejsze lokalne nastawnie rozmieszczone w poszczególnych rejonach.

W 2023 roku zakończyła się modernizacja infrastruktury kolejowej w Świnoujściu, która znacząco usprawniła dojazd do portu. Prace wykonano na liniach nr: 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port (odcinek Lubiewo – Świnoujście Port), 996 Lubiewo – Świnoujście SiA oraz 997 Świnoujście SiB – Świnoujście Baza Promowa. W ramach inwestycji przebudowano i rozbudowano układ torowy stacji towarowej Świnoujście SiA, w tym przyległe tory prowadzące do rejonów przetadunkowych w porcie. Dodatkowo dobudowano drugi tor na odcinku Świnoujście Przytór – Świnoujście SiB, co zwiększyło przepustowość trasy. Podobnie jak w Szczecinie, kompleksowo zmodernizowano głowice rozjazdowe, tory główne i dodatkowe, a także podtorze, odwodnienie, system zasilania, oświetlenie i łączność. Zainstalowano nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SRK), które zintegrowano w jednej centralnej nastawni. Stacja pasażerska Świnoujście została wyposażona w nowe, podwyższone perony, co poprawiło komfort podróży. Dzięki tym inwestycjom stacja Świnoujście SiA może obsługiwać najdłuższe i najcięższe pociągi towarowe, dopuszczone do ruchu po sieci PKP PLK, a usprawniona infrastruktura pozwala na sprawniejszy transport ładunków do nabrzeży portowych.



Pomimo tego linia kolejowa nr 401 na odcinku Szczecin Dąbie – Lubiewo wciąż nie spełnia standardów korytarzy TEN-T. Ruch pociągów towarowych jest tam ograniczony do 70- 80 km/h, przez co są one doganiane przez składy pasażerskie kursujące z prędkością 120-140 km/h. Dodatkowo brak systemu ETCS sprawia, że w ciągu godziny może przejechać tędy jedynie 4-5 par pociągów. Istniejące posterunki ruchu nie zawsze dysponują dodatkowymi torami, a na stacjach, gdzie są one dostępne, ich długość wynosi jedynie 600-700 metrów, co ogranicza możliwość obsługi dłuższych składów. Wraz ze wzrostem liczby pociągów pasażerskich, zwłaszcza w sezonie letnim, pojawiają się trudności z przepustowością, szczególnie na odcinku Goleniów – Szczecin Dąbie. Kolejnym problemem jest układ torowy stacji Szczecin Dąbie, gdzie krzyżują się cztery linie kolejowe: nr 351, 401, 417 i 428. Ze względu na kolizyjne połączenia ruch pociągów wymaga usprawnienia, zwłaszcza w kontekście połączenia linii nr 401 z linią nr 428 w kierunku Szczecina Podjuch i dalej na południe kraju. Konieczna jest przebudowa układu torowego, która zapewni płynność przejazdów w obu kierunkach. Aby poprawić przepustowość, PKP PLK S.A. przygotowały studium wykonalności modernizacji linii nr 401 i nr 428 na trasie Szczecin Podjuchy – Szczecin Dąbie – Goleniów – Świnoujście. Projekt ten znalazł się w Krajowym Programie Kolejowym z terminem realizacji do 2030 roku.²⁷

Obecnie niemal cała C-E 59 jest dostosowana do kursowania pociągów o naciskach min. 22,5 t/oś (221 kN), niektóre odcinki linii kolejowych wchodzących w jej skład mogą cechować się wartościami mniejszymi. Tak jest np. w przypadku odcinka Św. Katarzyna – Wrocław Główny na linii nr 132, ze względu na ograniczenia w prowadzeniu ruchu towarowego, który jest kierowany przez Wrocław Brochów i Towarową Obwodnicę Wrocławia.

Obecnie identyfikowane „wąskie gardła” na magistrali C-E 59, redukujące jej przepustowość, to:

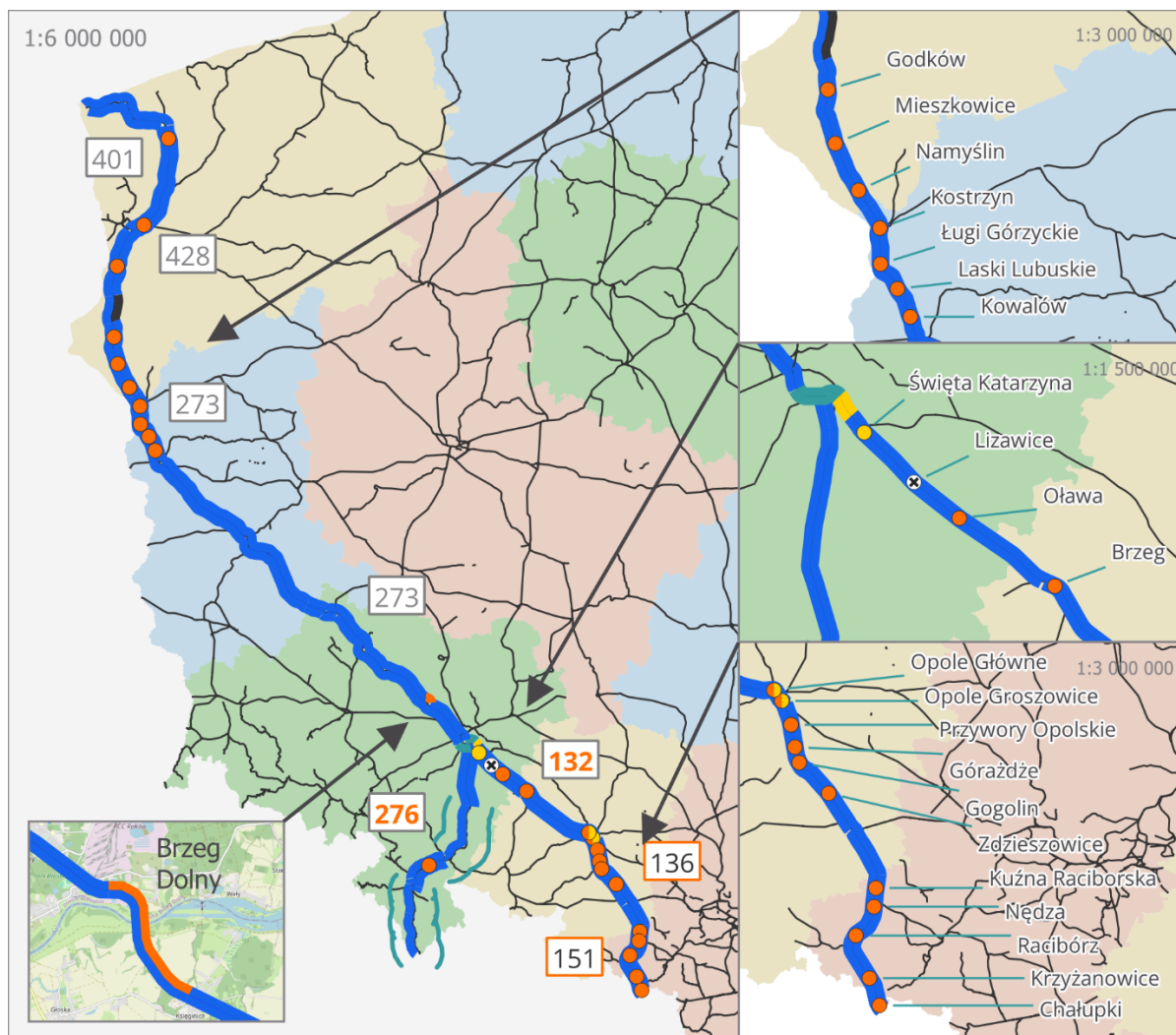
- tory stacyjne w części lokalizacji krótsze niż 740 m, co uniemożliwia długim pociągom towarowym „chowanie się” na takich stacjach i przepuszczanie składów pasażerskich;
- kolizyjne układy torowe na części stacji;
- odcinki jednotorowe, których obciążenie ruchem wpływa na ograniczenie przepustowości całości linii i zmniejszenie średnich prędkości na nich osiągniętych;
- znaczne natężenie ruchu pasażerskiego na części linii;
- brak Samoczynnej Blokady Liniowej (SBL) na części linii (konieczność wprowadzania większych odstępów między pociągami, niższa prędkość handlowa pociągów towarowych, zmniejszona elastyczność w prowadzeniu ruchu).

²⁷ [Raport Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce. Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2024](#), Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk, Gdańsk 2024, s. 24-25.



Lokalizacja wspomnianych „wąskich gardła” na liniach wchodzących w skład C-E 59 to:

- linia kolejowa nr 401 – tory stacyjne krótsze niż 740 m na stacjach: Rokita i Szczecin Dąbie SDA; brak samoczynnej blokady liniowej (SBL);
- linia kolejowa nr 273 – odcinek jednotorowy Księginice – Brzeg Dolny oraz tory stacyjne krótsze niż 740 m na stacjach: Kostrzyn, Kowalów, Laski Lubuskie, Ługi Górzyskie, Namyślin, Mieszkowice, Godków, Dolna Odra;
- linia kolejowa nr 276 – jednotorowe odcinki Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki i Kłodzko – Miasto – granica państwa; tory stacyjne krótsze niż 740 m na stacji Bardo Przyłęk; ograniczona przepustowość na całej linii;
- linia kolejowa nr 132 – tory stacyjne o długości krótszej niż 740 m na stacjach: Opole Groszowice, Opole Główne, Brzeg, Oława; kolizyjne układy torowe na stacjach: Święta Katarzyna, Opole Główne, Opole Groszowice; brak stacji w Lizawicach (przystanek osobowy); ograniczona przepustowość towarowa na całej linii ze względu na duże natężenie ruchu pasażerskiego;
- linia kolejowa nr 136 – tory stacyjne o długości krótszej niż 740 m na stacjach: Przywory Opolskie, Góraždze, Gogolin, Zdieszowice; brak samoczynnej blokady liniowej (SBL);
- linia kolejowa nr 151 – tory stacyjne o długości krótszej niż 740 na stacjach: Kuźnia Raciborska, Nędza, Racibórz, Krzyżanowice, Chałupki; brak samoczynnej blokady liniowej (SBL).

Mapa 10. „Wąskie gardła” na magistrali C-E 59


xxx numery linii kolejowych wchodzących
w skład magistrali C-E 59

Ograniczenia punktowe

- tory stacyjne niepełniające wymogu TEN-T w zakresie dostosowania do długości pociągu wynoszącej 740 m
- tory stacyjne niepełniające wymogu TEN-T w zakresie dostosowania do długości pociągu wynoszącej 740 m przy dodatkowo kolizyjnym układzie torowym
- kolizyjny układ torowy
- ⊗ brak stacji

Ograniczenia liniowe

— odcinek jednotorowy

xxx linia bez samoczynnej blokady liniowej

xxx ograniczona przepustowość linii ze względów organizacyjnych

Dopuszczalny nacisk osi wagonu na tor [kN]

— 225
— 221
— 206
— 200
— 0

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie informacji PKP PLK

W ciągu trasy kolejowej C-E 59 funkcjonuje szereg terminali intermodalnych, umożliwiających obsługę i przeładunek kontenerów z morza na kolej, drogi i żeglugę śródlądową (OT Port Świnoujście, DB Port Szczecin) oraz z kolei na drogi (PCC Intermodal – PCC Brzeg Dolny i Rail Terminal Rzepin). Największą przepustowością roczną cechują się terminale w porcie w Szczecinie oraz w Brzegu Dolnym – w obu przypadkach po ok. 150 tys. TEU.

Podstawowe informacje:

- **OT Port Świnoujście** – port uniwersalny, specjalizujący się w obsłudze różnorodnych ładunków, głównie drobnicowych, w tym skonteneryzowanych, obsługiwany przez spółkę należącą od 2008 roku do grupy kapitałowej OT Logistics. Do 2015 roku nosił nazwę Port Handlowy Świnoujście. Cechuje się roczną przepustowością na poziomie 70 tys. TEU oraz powierzchnią składową ok. 1,6-2 tys. TEU. Port dysponuje dwoma dźwigami typu Liebherr LHM 550 wyposażonymi w automatyczne chwytaki Bromma, zdolne do przeładunku kontenerów o wadze do 40 ton. Możliwe jest połączenie do 85 kontenerów chłodniczych. Plac składowy portu jest bezpośrednio połączony z dwiema bocznicami kolejowymi, co umożliwia wprowadzenie pełnych składów pociągów na platformach Sggos do 80 TEU. Pociągi kontenerowe przyjmowane są na nabrzeżach Hutników i Górników. OT Port Świnoujście może obsługiwać kontenerowce post-panamax ok. 4,5 tys. TEU. Plany rozwojowe podmiotu zakładają, że do 2030 roku zwiększy on swoje możliwości składowania kontenerów do 4 tys. TEU. Dla GTK terminal mógłby być zapleczem do obsługi ładunków kontenerowych oraz usług CFS i depot²⁸.
- **DB Port Szczecin** – uniwersalny przeładowca portowy, zlokalizowany w porcie Szczecin. Jest spółką należącą do Grupy Deutsche Bahn AG. Od 2008 roku było to PCC Port Szczecin, w 2009 roku nastąpiło jej przejęcie przez Grupę DB. Całość powierzchni portu to ok. 50 ha, na których znajdują się terminale: drobnicowy (przeładunek bloków granitowych, wyrobów stalowych, metali nieżelaznych, produktów drewnopochodnych itd.), masowy, kontenerowy oraz terminal obsługujący sztuki ciężkie i project cargo. Feederowy terminal kontenerowy cechuje się zdolnością przeładunkową 150 tys. TEU rocznie i powierzchnią składową 5 tys. TEU. Możliwe jest podłączenie w nim 157 kontenerów chłodniczych. Port współpracuje z operatorem Unifeeder, który oferuje cotygodniowe serwisy z i do Hamburga/Bremerhaven (Niemcy), brytyjskich Immingham, Teesport i Felixstowe oraz do Drammen i Moss w Norwegii.
- **Rail Terminal Rzepin** – terminal kolejowy w Rzepinie, należący do spółki wchodzącej w skład holenderskiej grupy logistycznej BTT. Został on uruchomiony w maju 2014 roku. Zajmuje obszar 1,6 ha, z czego 12 tys. m² stanowi utwardzony plac przeładunkowy. Obiekt dysponuje bocznicą kolejową składającą się z dwóch torów o długości 220 metrów każdy. Cechuje się zdolnością przeładunkową sięgającą 40 tys. TEU rocznie. Umożliwia podłączenie do 12 kontenerów chłodniczych. Rail Terminal w Rzepinie znajduje się w kluczowej lokalizacji, łącząc linie kolejowe w relacjach wschód-zachód (linia nr 3) oraz północ-południe (linia

²⁸ [OT Port Świnoujście uruchamia linię kontenerową](#), RynekInfrastruktury.pl, 13 lutego 2025 r.



nr 273). Obecnie obsługuje połączenia intermodalne przede wszystkim z: Tillburgiem, Moerdijk/Rotterdamem, Antwerpią i Duisburgiem.

- **PCC Intermodal – PCC Brzeg Dolny** – terminal należący do sieci PCC Intermodal, otwarty w wersji rozbudowanej w 2015 roku. Zajmuje powierzchnię 9 ha, w tym powierzchnię umożliwiającą składowanie ok. 3 tys. TEU. Dysponuje pięcioma torami kolejowymi o długości 650 metrów każdy, torami odstawczymi oraz parkingiem dla samochodów ciężarowych. Wszystko to umożliwia mu osiągnięcie przepustowości 150 tys. TEU rocznie. Terminal jest połączony dziennymi serwisami z centralną Polską oraz sześć razy w tygodniu z Frankfurt nad Odrą. Z terminalu w Brzegu Dolnym PCC Intermodal organizuje połączenia z portami morskimi w Gdańsku i Gdyni oraz terminalami w portach niemieckich i holenderskich: Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie.



Tabela 1. Dane terminali intermodalnych zlokalizowanych na C-E 59

Terminal	Informacje ogólne	Roczna możliwość przeładunkowa	Powierzchnia składowa	Infrastruktura kolejowa	Infrastruktura drogowa	Infrastruktura morska
OT Port Świnoujście	20 ha powierzchni; transport drogowy, morski, śródlądowy, kolejowy	70 tys. TEU rocznie	2 tys. TEU	dostęp do: LK nr 996 i 401; 1 bocznicą – 1200 m toru do załadunku/wyładunku	dostęp do: S3, A6; 100 miejsc dla ciężarówek	660 m nabrzeża, głębokość – 13,2 m
DB Port Szczecin	70 ha powierzchni (12,7 ha – sam terminal kontenerowy); transport drogowy, morski, śródlądowy, kolejowy	150 tys. TEU rocznie	3,5 tys. TEU	dostęp do: LK nr 273; 2 bocznic – 3041 m toru do załadunku/wyładunku	dostęp do: DK10; 88 miejsc dla ciężarówek	365 m – nabrzeże fińskie, 614 m – nabrzeże czeskie; głębokość: 10,5 m techniczna, 9,15 m eksploatacyjna
Rail Terminal Rzepin	1,6 ha powierzchni; transport kolejowy i drogowy	40 tys. TEU rocznie	500 TEU	dostęp do: LK nr 3 i 273; 1 bocznic – 2 x 200 m załadunek/wyładunek, 2 x 400 m manewry/postój	dostęp do: A2 i DK92; 20 miejsc dla ciężarówek	-
PCC Intermodal Terminal Brzeg Dolny	9 ha powierzchni; transport kolejowy i drogowy	150 tys. TEU rocznie	3 tys. TEU	dostęp do: LK nr 273; 1 bocznic – 2 x 650 torów do załadunku/wyładunku	dostęp do: DK340, DK341, A8; 20 miejsc dla ciężarówek	-

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego / dane poszczególnych spółek



4.1.2. OBECNE I PLANOWANE INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE NA MAGISTRALI C-E 59

Dla obsługi kolejną części przeładunków w GTK kluczowe znaczenie będzie miała przepustowość linii kolejowej nr 401, wiodącej do świnoujskiego portu, jak również całości magistrali C-E 59. Obecnie jej stan uniemożliwia planowanie poprawy wykorzystania transportu kolejowego w transportowaniu kontenerów.

Obecnie na magistrali C-E 59 realizowane są trzy projekty inwestycyjne:

- „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”, finansowanie: POLiŚ 2014-2027, planowana data zakończenia: 2026 r.;
- „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 – faza II”, finansowanie: FEnIKS (EFRR), planowana data zakończenia: 2026 r.;
- „Prace na wybranych odcinkach ciągu linii kolejowej C-E 59 – linia kolejowa nr 401 odc. Szczecin Dąbie – Lubiewo”, finansowanie: KPO, planowana data zakończenia: 2026 r.;
- „Prace na wybranych odcinkach ciągu linii kolejowej C-E 59”, finansowanie: Krajowy Plan Odbudowy (dalej także: „KPO”), planowana data zakończenia: 2026 r.

Planowane inwestycje na przedmiotowej magistrali obejmują natomiast następujące projekty:

- „Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy – prace projektowe”, finansowanie: lista rezerwowa FEnIKS/CEF2;
- „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin – Szczecin Podjuchy”, finansowanie: lista rezerwowa FEnIKS/CEF2;
- „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn – Rzepin, odcinek Głogów – Rzepin”, finansowanie: lista rezerwowa FEnIKS/CEF2;
- „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn – Rzepin, odcinek Grabiszyn – Głogów (granica województwa)”, finansowanie: lista rezerwowa FEnIKS/CEF2;
- „Prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław Główny – Międzyzlesie”, finansowanie: lista rezerwowa FEnIKS/CEF2;
- „Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap I: prace na odcinku Święta Katarzyna – Wrocław Brochów – Wrocław Kuźniki – roboty budowlane”, finansowanie: lista rezerwowa FEnIKS/CEF2”;
- „Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T, etap II: pozostałe prace”, finansowanie: lista rezerwowa FEnIKS/CEF2.



W ramach wskazanych powyżej planów inwestycyjnych dla linii kolejowej nr 273 trwają obecnie prace przygotowawcze PKP PLK do kompleksowej modernizacji, której celem byłoby dostosowanie infrastruktury do prędkości maksymalnej 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych, a także zapewnienie pozostałych parametrów sieci TEN-T dla ruchu towarowego, tj. nacisków osi 221 kN/oś oraz długości pociągów 750 m. Co jednak niezwykle istotne – inwestycja pn. „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa nr 273 na odcinkach: Grabiszyn – Głogów, Głogów – Rzepin, Rzepin – Szczecin Podjuchy” aktualnie nie ma zapewnionego finansowania (ujęta jest na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego), zaś wszystkie środki przeznaczone na modernizację infrastruktury kolejowej w obecnej perspektywie finansowej 2021-2027 zostały rozdysponowane. Dlatego też nie mają one szczegółowego harmonogramu realizacji. Sytuacja ta zmienić się może jedynie w przypadku uwolnienia lub pozyskania dodatkowych środków finansowych.

Do czasu kompleksowej modernizacji, w celu zapewniania możliwie najwyższych parametrów oraz przepustowości, w najbliższych latach na linii nr 273 realizowane będą najpilniejsze prace w ramach KPO, które obejmą odcinki:

- od km 12,100 do km 98,639 (Wrocław Pracze – Głogów) – dostosowanie infrastruktury do prędkości konstrukcyjnej linii kolejowej do 160 km/h dla pociągów pasażerskich, a dla pociągów towarowych do 120 km/h oraz dopuszczalnego nacisku osi 221 kN/oś;
- od km 116,00 do km 285,00 (okolice Bytomia Odrzańskiego – Bielin) – dostosowanie infrastruktury do prędkości konstrukcyjnej linii kolejowej do 140 km/h dla pociągów pasażerskich, a dla pociągów towarowych do 100 km/h;
- od km 285,00 do km 346,358 (Bielin – Szczecin) – dostosowanie infrastruktury do prędkości konstrukcyjnej linii kolejowej do 140 km/h dla pociągów pasażerskich, a dla pociągów towarowych do 100 km/h.

Dla linii kolejowej nr 401, w ramach prowadzonych prac przygotowawczych (projekt: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów – Prace na ciągu C-E 59 – odcinek Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy, opracowanie Studium Wykonalności”)²⁹, w grudniu 2024 roku został wybrany wariant rekomendowany, którego zakres obejmuje między innymi:

- zapewnienie możliwości jazdy pociągów o długości 750 m (poprzez wydłużenie 19 torów dodatkowych na stacjach);
- dostosowanie do kursowania pociągów towarowych z prędkością 120 km/h na większości trasy;
- wybudowanie bezkolizyjnego połączenia linii kolejowej nr 401 z linią kolejową nr 351 w stacji Szczecin Dąbie;

²⁹ [Coraz lepszy kolejowy dostęp do bałtyckich portów odpowiedzią na potrzeby polskiej gospodarki](#), PKP Polskie Linie Kolejowe, 2 grudnia 2024 r.



- zwiększenie przepustowości na kluczowym odcinku Regalica – Szczecin Dąbie (poprzez dobudowę dodatkowej pary torów);
- zwiększenie przepustowości linii kolejowej poprzez zabudowę samoczynnej blokady liniowej;
- likwidację punktowych ograniczeń prędkości;
- budowę bezkolizyjnego połączenia torów linii kolejowej nr 273 z linią kolejową nr 351, od stacji Szczecin Podjuchy do posterunku odgałęźnego Dziewoklicz;
- umożliwienie bezkolizyjnego zjazdu pociągów towarowych jadących z kierunku Goleniowa i Stargardu do stacji Szczecin Port nową łącznicą;
- budowę nowej stacji do obsługi ruchu towarowego – stacji Goleniów Towarowy.

Kontynuacja procesu inwestycyjnego, w tym opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy”, znajduje się jedynie na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. PKP PLK poszukują źródeł finansowania dla tego zadania. Dalsze prace możliwe będą w przypadku ich pozyskania.

Do czasu kompleksowej modernizacji, w celu zapewnienia możliwie najwyższych parametrów oraz przepustowości, w najbliższych latach na linii kolejowej nr 401 realizowane będą najpilniejsze prace w ramach KPO, które obejmą odcinek od km -0,636 do km 88,100 (Szczecin Dąbie – Lubiewo). Ich celem będzie dostosowanie infrastruktury do prędkości konstrukcyjnej linii kolejowej 140 km/h dla pociągów pasażerskich, 100 km/h dla pociągów towarowych oraz dopuszczalnego nacisku osi 221 kN/oś.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez PKP PLK, dane ZMPSiŚ dotyczące planowanych w GTK przeładunków, wykorzystane przez narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej przy przygotowaniu Studium Wykonalności prac na odcinku Szczecin Podjuchy – Szczecin Dąbie – Świnoujście, zakładają ruch towarowy w wymiarze średnio 27 pociągów dziennie do i z terminalu. Do tej liczby należy doliczyć pociągi pasażerskie regionalne i dalekobieżne (obecnie ze stacji Świnoujście codziennie wyjeżdża pięć pociągów dalekobieżnych i 11 regionalnych na dobę). PKP Polskie Linie Kolejowe zapewniają, że planowane prace modernizacyjne na linii nr 401 (wydłużenie stacji, zwiększenie prędkości na linii, pozostawienie układu dwutorowego i brak dobudowy dodatkowych torów szlakowych) będą wystarczające dla zapewnienia przepustowości niezbędnej dla obsługi ruchu o takiej skali.

W kolejowych przewozach intermodalnych w Polsce najczęściej transportowane są standardowe kontenery 20' (20-stopowe, długość 6,058 m, równowartość 1 TEU), w dalszej kolejności kontenery 40' (40-stopowe, długość 12,192 m, równowartość 2 TEU), a o wiele rzadziej – kontenery 45' (45-stopowe, długość 13,716 m, równowartość 2 TEU). Bardzo rzadko wożone są kontenery 30', 25' i 35'. Przewoźnicy kolejowi do transportu kontenerów najczęściej użytkują wagony platformy oznaczone literami S (wagony platformy na wózkach budowy specjalnej: Sgs, Sgns, Sggrs, Sdgmns, Sggmrss, Sggrss), K (wagony platformy na osiach budowy normalnej – Kgns) i R (wagony platformy na wózkach budowy specjalnej: Rgmms). Zazwyczaj składy takie mają 600-650 metrów długości i przewożą



ok. 70-88 TEU^{30, 31}. Najczęściej masa przewożona przez taki pociąg to 1600-2700 ton. W marcu 2021 r. najcięższy pociąg intermodalny w Polsce, jadący z Euroterminalu Sławków do Gdańska Portu Północnego (gdzie ładunek trafił na kontenerowiec Maersk), wioził na platformach 90 TEU o całkowitej masie 3,33 tys. ton³². Na bazie powyższych liczb można wskazać, że ZMPSiŚ i PKP PLK zakładają zatem, iż po uruchomieniu GTK będzie możliwy transport kolejną do ok. 3 tys. TEU na dobę, przy założeniu uruchamiania pociągów 750-metrowych oraz wykorzystaniu przepustowości wyłącznie na potrzeby terminalu (co nie jest realne).

Natomiast symulacje Actia Forum, zrealizowane dla inwestora GTK³³, zakładają, że aż 50% przeładunku kontenerów w Terminalu będzie obsługiwane kolejną. Jak podaje firma, od 2036 roku ma to być 517,5 tys. TEU rocznie. Przy założeniu, że inwestycja będzie funkcjonować 24 godziny na dobę, 365 dni w roku, daje to około 1 418 TEU dziennie. Dodatkowo, biorąc pod uwagę długość lokomotywy (ok. 20 metrów) i zakładając użycie standardowych wagonów platform o długości do ok. 20 metrów, pociąg mający 750 m długości będzie składał się z 37 takich wagonów. Przy założeniu, że jeden wagon może przewieźć 3 TEU, firma wskazała, iż jeden skład może przetransportować 111 TEU. Wyliczenia Actia Forum wskazują więc na ok. 13 składów kontenerowych dziennie wyjeżdżających z GTK od 2036 r.

Obecny harmonogram PKP PLK, bazujący na zakończonym Studium Wykonalności modernizacji odcinka Szczecin Podjuchy – Szczecin Dąbie – Świnoujście, zakłada ogłoszenie pod koniec 2025 r. przetargu na projekt inwestycji polegającej na wydłużeniu stacji na linii nr 401 do długości 750 m. W 2026 r. mają rozpocząć się prace projektowe. Uzyskanie decyzji środowiskowej powinno nastąpić w przeciągu 1-2 lat, a decyzji lokalizacyjnej lub pozwolenia na budowę – 1 roku. W przypadku uzyskania finansowania przebudowa powinna zostać zrealizowana (przy utrzymaniu ruchu na linii) maksymalnie do 2032 roku. Rozpatrywany jest model finansowania podobny do tego założonego dla przyszłej elektrowni atomowej w gminie Choczewo i modernizacji linii kolejowej nr 229 Kartuzy – Lębork³⁴, tzn. prace na linii kolejowej powinny być inwestycją towarzyszącą budowie Terminalu.

Szczególnie istotne dla funkcjonowania Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu będzie specyfika infrastruktury bocznicowej służącej do formowania pociągów kontenerowych. Dla porównania, Gdański Baltic Hub dysponuje bocznicą o siedmiu torach, o łącznej długości użytkowej 5340,64 m³⁵. Infrastruktura ta umożliwia dokonywanie przeładunków do nawet 45 tys. kontenerów miesięcznie³⁶. Obsługuje co miesiąc ok. 600 pociągów, a po uruchomieniu czwartej suwnicy RMG³⁷ w połowie lipca 2024 r., przepustowość bocznicy BCT zwiększyła się do ponad 800 tys. TEU rocznie.

Przy założeniu wykorzystania rozwiązań technicznych podobnych do tych zastosowanych w Baltic Hub i przy rocznej maksymalnej zdolności przeładunkowej GTK na poziomie

³⁰ [Jakie problemy niesie za sobą transport intermodalny?](#), RaportKolejowy.pl, 28 stycznia 2021 r.

³¹ [Pierwszy przewóz nowymi wagonami intermodalnymi LOTOS Kolej](#), Orlen Kolej, 28 lipca 2020 r.

³² [Najcięższy pociąg kontenerowy w historii Polski dojechał do DCT Gdańsk](#), RynekInfrastruktury.pl, 9 marca 2021 r.

³³ Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

³⁴ [Linia kolejowa z Kartuz do Lęborka jako inwestycja towarzysząca budowie atomówki](#), PortalMorski.pl, 29 stycznia 2025 r.

³⁵ [Statut obiektu infrastruktury usługowej w Gdańsku przy ulicy Kontenerowej 7](#), baltichub.com, 2023.

³⁶ [Rekordowy start roku na bocznicy kolejowej w Baltic Hub](#), baltichub.com, 3 lutego 2025 r.

³⁷ Typ portowej suwnicy bramowej.



1,05 mln TEU (1, 5 mln TEU po odliczeniu transshipmentu), z których ok. 40% trafiać będzie na tory (ok. 420 tys. TEU), estymować można, iż terminal potrzebować będzie bocznic kolejowej o co najmniej czterech torach (ok. 800 m długości każdy), łącznej długości układu torowego niemal 3 tys. m oraz powierzchni wynoszącej ok. 17,1 tys. m² (sam układ torowy, bez infrastruktury towarzyszącej).

Plany ZMPSiŚ przedstawione w 2019 roku zakładają budowę układu torowego obsługującego GTK, posiadającego: 10 torów zdawczo-odbiorczych, tory przyjazdowo-odjazdowe, tory ładunkowe oraz tor dojazdowy do linii kolejowej nr 401 o długości ok. 3200 m. W dokumencie z października 2023 roku, zawierającym charakterystykę GTK na potrzeby procedury uzyskania decyzji o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego, mowa jest natomiast o układzie torowym obejmującym:

- grupę zdawczo-odbiorczą – 10 torów o długości użytecznej 800 m (750 + 50 m);
- tory dojazdowe na połączeniu grupy zdawczo-odbiorczej z torami przyjazdowo-odjazdowymi – dwa tory dojazdowe o maksymalnej długości 5 tys. metrów, włączone do infrastruktury kolejowej PKP PLK;
- tory przyjazdowo-odjazdowe dobudowane do istniejącej grupy przyjazdowej PKP PLK (w II etapie inwestycji – wzdłuż przebudowanej przez PKP PLK grupy przyjazdowej, dodatkowe 3 tory o długości użytecznej 800 m);
- sieć trakcyjną – elektryfikację torów dojazdowych pomiędzy grupami: przyjazdowo-odjazdową i zdawczo-odbiorczą, grupy zdawczo-odbiorczej oraz odcinka dwóch torów dojazdowych prowadzących do grupy torów ładunkowych.

4.1.3. ODDZIAŁYWANIE ZMIAN W RUCHU KOLEJOWYM NA OBSZAR

Zgodnie z założeniami inwestora planuje się 50% kontenerów z/do Terminalu przewozić koleją. Oznacza to ok. 517,5 tys. TEU rocznie od 2036 roku, czyli około 1 418 TEU dziennie, przewożonych na ok. 37 wagonach w jednym składzie. Można więc przyjąć, że składów wyjeżdżających dziennie z GTK będzie ok. 13.

Linia kolejowa nr 401 już dziś jest wykorzystywana zarówno przez pociągi pasażerskie, jak i towarowe. Ruch kolejowy generuje zarówno hałas, jak i drgania. Aktualnie (maj) linia jest wykorzystywana przez 14 par pociągów pasażerskich na dobę. W sezonie wakacyjnym ruch zwiększa się do ok. 20 par pociągów na dobę. Brak dostępu do danych dotyczących przewozów towarowych uniemożliwia przedstawienie dokładnej skali ruchu składów towarowych na wspomnianej linii. Zsumowany ruch w sezonie (przewozy pasażerskie, towarowe, ruch wygenerowany przez GTK) może wynosić około 40 par pociągów.

Ze względu na ulokowanie Terminalu na wschodnim skraju Świnoujścia i bezpośrednie włączenie go w układ torowy, wszystkie pociągi z kontenerami z portu będą kierowane poza teren miasta, zatem jedyne zabudowania, na które wzmożony ruch kolejowy może oddziaływać to te zlokalizowane w Łunowie i ewentualnie, ale w mniejszym stopniu, w Przytorze. Aby zaprezentować bardzo szacunkowo skalę ewentualnej emisji hałasu kolejowego na ten obszar po uruchomieniu GTK i przy faktycznej realizacji zakładanych

przetadunków oraz przy udziale 50% przewozów koleją, wykorzystano porównanie z inną miejscowością, dla której zrealizowana została mapa hałasu kolejowego. Na odcinku linii nr 3 w Nowym Tomyślu³⁸, na której prędkość maksymalna wynosi 160 km/h, hałas przekraczający 65 dB występuje w odległości do 80 metrów od torów; w przedziale 80–160 metrów poziom hałasu mieści się w zakresie 60–64,9 dB, natomiast w odległości 160–350 metrów od torów wynosi 55–59,9 dB. Należy jednak zaznaczyć, że linia ta cechuje się wyższymi parametrami technicznymi oraz zdecydowanie większą liczbą przejazdów w ciągu doby niż linia 401 w Świnoujściu, co oznacza, że skala oddziaływania jest tam zdecydowanie większa. Pomimo tego, na odcinku przebiegającym przez Nowy Tomyśl nie zainstalowano ekranów chroniących przed hałasem. Niemniej należy mieć na uwadze, że każda miejscowość ma swoją specyfikę. W kontekście Świnoujścia należy wspomnieć choćby o jego uzdrowiskowym charakterze. Dlatego też warto brać pod uwagę możliwość wystąpienia nadmiernych uciążliwości związanych ze zwiększonym towarowym ruchem kolejowym i z tej przyczyny wykonać pomiary hałasu oraz zaprognozować poziomy tej emisji po otwarciu kolejnych etapów GTK. W następnej kolejności należy też monitorować poziomy rzeczywistej emisji po uruchomieniu kolejnych etapów inwestycji. W przypadku stwierdzenia przekroczeń norm, bądź uznania ze strony władz Gminy, że pomimo braku ich przekroczenia uciążliwości dla otoczenia są zbyt wysokie, należy podjąć działania mające na celu ich ograniczenie.

W przypadku podjęcia decyzji o konieczności ochrony obszaru miasta Świnoujście przed hałasem kolejowym i jednocześnie wibracjami, możliwe są różne rozwiązania:

- ograniczanie prędkości składów – zgodnie z metodyką CNOSSOS-EU, obniżenie prędkości pociągu o 10 km/h skutkuje spadkiem hałasu o ok. 1,5–2 dB. Przejście z prędkości 160 km/h do 80 km/h oznacza zatem redukcję natężenia dźwięku o 12–14 dB (dla prędkości pociągów towarowych jeszcze więcej). Oznacza to, że w odległości do 80 metrów od torów mogą pojawiać się problemy z dotrzymaniem norm głośności w porze nocnej (obowiązujący limit 40 dB). Warto jednak podkreślić, że jeśli już dziś normy te nie są przekraczane, to prognozowany wzrost liczby przejazdów nie powinien prowadzić do radykalnej zmiany sytuacji;
- montaż ekranów akustycznych – przy torach warto montować wysokie bariery (min. 3–5 m), które redukują hałas nawet o 10–15 dB dla okolicznych domów. Dobrze zaprojektowany ekran (absorpcja + odpowiednia geometria) przekierowuje hałas w górę. Skuteczność ekranów zależy od wielu czynników: wysokości, ukształtowania terenu, materiału z którego są wykonane oraz odległości od źródła hałasu³⁹;
- wyciszanie podtorza – modernizacja podtorza i szyn zmniejsza hałas toczenia. Możliwe jest także stosowanie specjalnych, wibroizolacyjnych mat w podtorzu;
- modernizacja taboru (ciche hamulce): wymiana żeliwnych klocków na kompozytowe (typ K lub LL) w wagonach to metoda o udowodnionej skuteczności. Oba typy tłumią hałas hamowania o 8–10 dB.

³⁸ Linia została wybrana jako przykład, ponieważ została dla niej stworzona strategiczna mapa hałasu, która jest wykonywana dla odcinków linii kolejowych po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie. W przypadku uruchomienia GTK można szacować, że przez Międzyzdroje przejeżdżałoby rocznie ok. 11 000 pociągów, zatem byłaby to dużo mniejsza skala.

³⁹ https://problemykolejnictwa.pl/images/PDF/170_1.pdf, dostęp: 23.05.2025 r.



Istnieją również rozwiązania organizacyjne ograniczające negatywne efekty transportu kolejowego jak np., jeśli to możliwe, zmniejszenie liczby pociągów uruchamianych nocą. Choć infrastrukturalne rozwiązania (ekrany, nowe tory) mają trwały efekt, warto też przewidzieć monitoring poziomu hałasu w pobliżu newralgicznych punktów odcinka linii nr 401.

W kontekście zanieczyszczeń emisja cząstek stałych przez kolej jest znacząco mniejsza niż w przypadku transportu drogowego, dzięki czemu nie stanowi istotnego zagrożenia dla jakości powietrza w Świnoujściu⁴⁰. Podobnie kwestie bezpieczeństwa nie powinny być problematyczne: linia poprowadzona jest bezkolizyjnie, dodatkowo realizowane właśnie jest przejście pieszo-rowerowe pod nią.

Ze względu na kształt obecnego układu transportowego na Obszarze prawdopodobieństwo wykorzystania kolei do dowozu pracowników GTK jest raczej niewielkie. Odległość przystanków Świnoujście Warszów i Świnoujście Przytór od planowanej lokalizacji Terminalu jest znaczna (odpowiednio – ok. 2,3 i 2,9 km). Aby skutecznie wykorzystywać je do przewozów pracowniczych, konieczna musiałaby być poprawa infrastruktury dojazdu (budowa nowych ciągów komunikacyjnych między przystankami a Terminalem), integracja z innymi środkami transportu (transport zbiorowy lub tzw. *shuttle busy* łączące przystanki z terminalem) oraz rozwój połączeń kolejowych (zwiększenie liczby połączeń pasażerskich na linii nr 401, szczególnie w godzinach zmian pracowniczych). Na ten moment takie plany nie istnieją, zaś ich realizacja wiązałaby się z wysokimi kosztami oraz koniecznością rozwiązania problemów z organizacją ruchu na sieci kolejowej. Korzystniejszym i tańszym rozwiązaniem będzie zapewnienie pracownikom dojazdu do GTK za pomocą autobusowego transportu zbiorowego. Takie rozwiązanie będzie lepsze nie tylko we wspomnianych kontekstach, ale również ze względu na fakt, że również np. w Międzyzdrojach stacja kolejowa jest ulokowana na obrzeżach, zatem jej dostępność w skali całego miasta jest zbyt niska, aby zachęcić odpowiednią liczbę osób do wybierania takiej formy dojazdu, szczególnie na co dzień. Wiązałoby się to znów z koniecznością zapewnienia dowozowych linii autobusowych, co istotnie komplikowałoby całą podróż i nie było konkurencyjne względem innych metod dojazdu (jedna linia autobusowa, lub niestety niewątpliwie zazwyczaj własny samochód).

4.2. UKŁAD DROGOWY I PLANY JEGO ROZWOJU W OTOCZENIU GTK

System transportowy jest istotnym elementem powiązanim z budową i działalnością GTK. Bez połączenia z infrastrukturą transportu lądowego funkcjonowanie portu kontenerowego jest niemożliwe. Zważywszy na udział drogowej pracy przewozowej w ogóle przewozów towarowych, w Polsce wynoszącym 87,3%⁴¹, zdecydowaną wielopłaszczyznową przewagę transportu samochodowego nad transportem kolejowym, a tym bardziej wodnym śródlądowym, w ostatnich dziesięcioleciach w Polsce, można zakładać, że pomimo planów utrzymania proporcji 50%/50%, główną gałęzią przewozów stosowaną do obsługi GTK w Świnoujściu będzie sektor drogowy. Dodatkowo województwo zachodniopomorskie należy do grupy województw o najniższej gęstości dróg publicznych o twardej nawierzchni

⁴⁰ <file:///Kolej-jest-zielona-redukuje-ilosc-spalin-i-dazy-do-bezemisyjnosci.pdf>, dostęp: 23.05.2025 r.

⁴¹ Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin, 2024.

na 100 km² powierzchni (60,9-89,9 km/km²)⁴², samo otoczenie planowanego GTK znajduje się zaś na wyspie, z dostępem drogowym ograniczonym do jednej trasy o odpowiedniej dla regularnych ciężkich przewozów towarowych charakterystyce. Wszystko to może sprawić, że powstanie tak dużego generatora ruchu, jakim będzie port kontenerowy spowoduje wystąpienie utrudnień w ruchu drogowym na Obszarze.

Na sieć drogową, istotną z punktu widzenia budowy i funkcjonowania GTK, zlokalizowaną na terenie gmin Świnoujście i Międzyzdroje składają się:

- **DK3/S3** – droga krajowa o klasie S/GP, łącząca Świnoujście z Lubawką, przebiegająca przez województwa: zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie. Droga ta jest częścią międzynarodowej trasy E65 Malmö (SE) – Chania (GR). Jest ona kluczową osią wpisującą się w korytarz TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, łączącą planowany Terminal z zachodem i południem kraju oraz dalej Czechami, Słowacją, Węgrami, Chorwacją, Bośnią i Hercegowiną, Czarnogórą, Kosowem, Macedonią Północną i Grecją. Na północy zaś trasa przebiega przez Bałtyk, łącząc Polskę z południową Szwecją. DK3/S3 w województwach lubuskim i dolnośląskim spełnia wymagania drogi ekspresowej. W województwie zachodniopomorskim przebiega odcinkowo wspólnie z trasą S6, aby następnie dotrzeć do miejscowości Dargobądz. Odcinek Dargobądz – Troszyn – Świnoujście jest ostatnim, na którym trwają prace mające na celu przebudowę drogi do poziomu klasy S. Prace zostały rozpoczęte w roku 2020, miały się zakończyć w roku 2024, jednak ze względu na opóźnienia aktualnie prognozowanym terminem ukończenia jest II kwartał 2025 r. **Ostatecznie trasa będzie dwupasmowa na całym odcinku przebiegającym przez gminy Świnoujście i Międzyzdroje i dalej na południe kraju, a jej nośność i pozostałe parametry będą dostosowane do obsługi przepływu ładunków z GTK.** Pierwotnie planowano, aby trasa nie miała przekroju 2 + 2, a jedynie 2 + 1. Ze względu jednak m.in. na już wtedy pojawiające się plany budowy GTK, dopuszczono przeprowadzenie przez Woliński Park Narodowy drogi ekspresowej o przekroju 2 + 2 w celu zapewnienia odpowiedniej przepustowości. Zachowano również starodroża DK3, aby zapewnić możliwość przekierowywania ruchu na odcinku Świnoujście Łunowo – Międzyzdroje w sytuacjach awaryjnych. Aktualnie problematyczny jest jednak dalszy odcinek trasy, w rejonie Goleniowa, gdzie uzyskano już zgodę na przebudowę węzła Goleniów Południe⁴³. Jest to inwestycja ważna szczególnie z punktu widzenia podwyższonych natężeń ruchu w okresie wakacyjnym. Utrudnienia pojawiają się także na S3/S6 w otoczeniu Szczecina. Trwają rozmowy dotyczące ewentualnej rozbudowy obwodnicy Szczecina, realizowana jest też trasa S10, która również usprawni ruch na tym obszarze⁴⁴.
- **DK93** – to krótki, 5,5-kilometrowy odcinek drogi krajowej łączącej S3/DK3 z niemiecką drogą federalną nr 110. Niegdyś droga nr 93 mierzyła ok. 14 kilometrów i przebiegała ulicą Karsiborską i Pomorską, będąc przez 10 lat, do momentu otwarcia tunelu pod Świną (30 czerwca 2023 r.), jedyną drogą krajową w Polsce, w ciągu której funkcjonowała przeprawa promowa. Otwarcie tunelu znacznie

⁴² Transport – wyniki działalności w 2023 r. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin, 2024.

⁴³ Kolejny krok do rozbudowy węzła Goleniów Południe na S3, dostęp: 29.04.2025 r.

⁴⁴ <https://www.gov.pl/web/gddkia/s10-szczecin-kijewo-bez-wezla---szczecin-zdunowo>, dostęp: 29.04.2024 r.

skróciło dystans i czas przejazdu pomiędzy lewobrzeżem a prawobrzeżem Świnoujścia. Jednocześnie istotnie zwiększyła się przepustowość trasy i płynność ruchu dzięki uniknięciu konieczności korzystania z promu. Tunel pod Świną mierzy 1 780 m, posiada drogę jednojezdniową, dwukierunkową, o szerokości pasów ruchu równej 3,5 m, pionowej skrajni wynoszącej 5 m i kategorii ruchu KR4, co oznacza dopuszczalny nacisk osi pojazdu równy 115 kN/oś⁴⁵. W tunelu obowiązuje zakaz ruchu pieszego, rowerowego, ruchu pojazdów wolnobieżnych i zaprzęgów oraz zakaz ruchu pojazdów ciężarowych przewożących towary niebezpieczne. Ponadto, przed skrzyżowaniem DK93 z ul. Krzywą zastosowano znak zakazujący dalej w kierunku Niemiec ruchu pojazdów o DMC pow. 7,5t. Zgodnie z założeniami funkcjonowania Terminalu nie planuje się zresztą prowadzenia ruchu z GTK tą trasą.

- **DW102** – droga wojewódzka klasy G łącząca DK3/S3 w okolicach Międzyzdrojów z S6 na południowych obrzeżach Kołobrzegu. Droga ta przebiega przez centrum miasta Międzyzdroje a także tereny atrakcyjne turystycznie i obszary objęte ochroną środowiskową. Jest to droga jednojezdniowa, dwupasmowa, na długich odcinkach przeprowadzona przez tereny leśne, częściowo bez poboczy, odcinkowo kręta, w większości bez równoległej infrastruktury pieszej i rowerowej. Na odcinkach zurbanizowanych droga przebiega odcinkowo przez wąskie i kręte korytarze miejskie, miejscami z granicami budynków w niedalekiej odległości od skrajni drogi, w których prowadzenie natężonego ruchu towarowego oznaczałoby bardzo duże utrudnienia oraz niedogodności dla pieszych, rowerzystów, kierowców indywidualnych, mieszkańców, turystów i innych uczestników ruchu oraz użytkowników przestrzeni publicznej. Jakość drogi na odcinkach pozamiejskich można ocenić jako dobrą/bardzo dobrą, zaś na odcinkach miejskich dobrą/dostateczną. Na DW102 odnotowuje się też wiele zdarzeń z udziałem dzikich zwierząt⁴⁶. Na drodze tej na ten moment nie planuje się żadnych inwestycji na odcinkach objętych niniejszą analizą, ani na odcinkach okolicznych. Jedyne inwestycje jej dotyczące zawierają się na wschodnim odcinku trasy⁴⁷.

Na terenie gmin Świnoujście i Międzyzdroje znajdują się również drogi niższej klasy, które nie zostały objęte analizą ze względu na prognozowane niskie prawdopodobieństwo kierowania nimi regularnego ruchu drogowego z GTK. Ponadto sytuacja na drogach w Świnoujściu jest na bieżąco monitorowana dzięki systemowi ITS funkcjonującemu na terenie miasta.

Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu zostanie połączony z siecią drogową za pomocą wewnętrznego układu drogowego wraz z parkingami dla pojazdów ciężarowych oraz drogi dojazdowej do węzła Łunowo na trasie S3. Aktualnie zakończenie prac nad drogowym dostępem do portu planuje się na III/IV kwartał 2029 roku. W ramach realizacji tej inwestycji wykonane zostaną następujące elementy infrastruktury drogowej:

- nawierzchnie terminalu;

⁴⁵ <https://mapadotacji.gov.pl/projekty/746825/>, dostęp: 25.04.2025 r.

⁴⁶ Opinia przedstawiciela Wolińskiego Parku Narodowego (WPN) wyrażona na spotkaniu z Radą Programową. Pomimo wyrażonej chęci współpracy i zaproszenia do zadawania pytań WPN nie udzielił odpowiedzi na żadne z konkretnie postawionych pytań przestanych do WPN drogą oficjalną. Brak zatem szczegółowych danych dot. liczby zdarzeń z udziałem zwierząt na analizowanej drodze.

⁴⁷ Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030.



- obiekty towarzyszące układowi drogowemu, w tym:
 - place do składowania kontenerów,
 - drogi manipulacyjne;
- drogi remontowe przy obiekcie socjalno-biurowym, magazynowym i warsztatowym;
- układ bramowy wjazdowo-wyjazdowy;
- nowa droga dojazdowa (DZ7) wraz z całą niezbędną infrastrukturą techniczną na długości maksymalnie 4 000 m o parametrach:
 - klasa techniczna – Z (zbiorcza),
 - szerokość maksymalna: 2 x 5 m + utwardzone pobocza około 1,25 m z każdej strony,
 - prędkość projektowa – 50 km/h,
 - kategoria ruchu: min. KR5,
 - obciążenie nawierzchni – 115kN/oś;
- rondo na powierzchni maksymalnej 4 000 m² rozdzielające ruch na terminalu;
- w ciągu drogi dojazdowej wiadukt klasy A o świetle 5,50 m wraz z ciągiem pieszo-rowerowym;
- parking buforowy o powierzchni ok. 50 000 m², o nawierzchni projektowanej jako utwardzona, nieprzepuszczalna. Parking wyposażony będzie w infrastrukturę techniczną: kanalizację deszczową wraz z wpustami drogowymi, oświetleniem i monitoringiem;
- ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3 m w ciągu projektowanych dróg, jako dostęp do parkingu buforowego oraz projektowanych obiektów socjalno-biurowych⁴⁸.

⁴⁸ Ł. Gontarz, Charakterystyka inwestycji. Budowa dostępu do głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. LUGO PROJEKT. Hydrotechnika i melioracje, Szczecin, październik 2023 oraz Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Nr 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 10 października 2023 r., znak: WONS.420.29.2020.KK.46.

Mapa 11. Planowany układ drogowy w Terminalu wraz z pozostałymi elementami kluczowej infrastruktury



Główne elementy zagospodarowania planowanego terminalu

- nabrzeże kontenerowe
- budynki terminalu z parkingami i systemem kontrolno-wjazdowym
- tory kolejowe (zdawczo-odbiorcze, ładunkowe, bocznicowe)
- parking buforowy dla samochodów ciężarowych, parking turystyczny, układ dróg dojazdowych

Inne oznaczenia

- teren terminalu

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie materiałów ZMPSiŚ

Planuje się również realizację dodatkowego parkingu buforowego, zlokalizowanego równolegle do drogi, nieopodal zakrętu drogi zbiorczej w okolicy ul. Barlickiego, a także drugą drogę dojazdową, wraz z infrastrukturą pieszą i rowerową, zapewniającą dojazd do parkingu turystycznego w okolicy plaży. Rozważana jest także alternatywna droga dojazdowa do wspomnianego parkingu, która zaczynałaby się w okolicach wjazdu nad wiadukt nad liniami kolejowymi 401 i 996 i wiodła przez teren leśny. Warto także wspomnieć, że w przypadku faktycznej realizacji wspomnianej na początku niniejszego opracowania koncepcji rozwoju portu zewnętrznego o terminal uniwersalny, zlokalizowany na wschód od GTK, na obszarze tym pojawiłaby się kolejna droga dojazdowa, łącząca nowy

Terminal z wiaduktem prowadzącym do węzła Łunowo. Niemniej na ten moment należy zauważyć, że wszelkie działania zmierzające do budowy dostępu drogowego do GTK we właściwy sposób uwzględniają również konieczność zapewnienia dostępu pieszego i rowerowego do tego obszaru oraz jego okolic, łącznie z zapewnieniem tego rodzaju dostępności do terenów turystyczno-rekreacyjnych.

Rysunek 11. Plan orientacyjny dodatkowej infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej w otoczeniu GTK



Źródło: Prezentacja pt.: „Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”, ZMPSiŚ, 2019

Ostatecznie droga dojazdowa do GTK łączyć się będzie z trasą S3 na węźle Łunowo (projekt węzła zawarto w załączniku nr 9 do niniejszego opracowania). W projekcie widoczna jest również dodatkowa droga dojazdowa (droga zbiorcza DZ9, jednojezdniowa, dwukierunkowa o szerokości pasa 3,5 m i kategorii ruchu KR4⁴⁹), biegnąca na wschód od wiaduktu nad liniami kolejowymi 401 i 996, po północnej ich stronie. Węzeł zapewni bezkolizyjne włączenie się do ruchu pojazdów obsługujących GTK, jednak łącznie na odcinku Terminal – S3 pojazdy będą miały do pokonania 2 lub 3 ronda, w zależności od kierunku jazdy, co może powodować występowanie lokalnych zatorów.

Poza wspomnianymi inwestycjami, bezpośrednio związanymi z GTK, aktualnie w najbliższym otoczeniu prowadzone lub planowane są modernizacje: ul. Ludzi Morza, ul. Bralickiego, ul. Ku Morzu, które wiążą się z realizacją projektu pn. „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu – etap I”. Niestety na ten moment realizacja ul. Ku Morzu została zawieszona⁵⁰. Dodatkowo budowane jest przejście pieszo-rowerowe pod liniami kolejowymi nr 401 i 996. Przejście to ułatwi dostęp do plaży na wschód od planowego portu.

⁴⁹ Dokumentacja do wydania opinii dla wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: „Zaprojektowanie i budowa drogi S3 Świnoujście – Troszyn. Odcinek 1. Świnoujście – Dargobądz (bez węzła).

⁵⁰ *Miasto realizuje elementy projektu, Ulice Bralickiego i Ludzi Morza. Są chętni do ich przebudowy, Trwa przebudowa ulicy Ludzi Morza*, dostęp: 28.04.2025 r.

Rysunek 12. Przebieg budowanego przejścia pod torami linii kolejowych 401 i 996



Źródło: [Przetarg na wykonawcę przejścia pod linią kolejową 401](#), dostęp: 28.04.2025 r.

Zgodnie z zapisami aktualnego Regionalnego Planu Transportowego dla Obszaru (RPT) nie są planowane żadne inne inwestycje drogowe istotne w kontekście budowy GTK. Droga wojewódzka nr 102 nie jest obecnie objęta żadnymi planami modernizacyjnymi na odcinku przebiegającym przez gminę Międzyzdroje. Jediną inwestycją poza rozbudową DK3 do standardu drogi ekspresowej jest rozwój sieci rowerowej. Jak jednak można zauważyć na bardzo dużym zbliżeniu mapy zawartej w RPT, przedstawiającej scenariusz „Stabilny Region”, nie uwzględniono tam powstania GTK, przez obszar którego zakłada się przebieg trasy rowerowej ograniczonej jedynie terminalem LNG⁵¹. Nie planuje się też żadnych inwestycji adaptacyjnych w układzie drogowym podlegającym bezpośrednio gminie Świnoujście, na terenie której realizowana będzie budowa analizowanego portu⁵².

Jak wspomniano wcześniej w RPT nie uwzględniono powstania GTK w transportowych planach inwestycyjnych (np. w kontekście budowy trasy rowerowej wzdłuż wybrzeża), choć sama idea GTK pojawiła się w tym opracowaniu, łącznie z dalszymi koncepcjami budowy terminalu uniwersalnego. Planowane natężenia ruchu przez niego generowane także nie zostały zawarte w przedstawionych w RPT prognozach ruchu. W przeciwieństwie do tego w modelu ruchu zrealizowanym na potrzeby budowy trasy S3, wykonanym w 2017 roku, GTK został uwzględniony, jednak przyjęte wtedy założenia były zupełnie nieadekwatne do rzeczywistych planów. W modelu założono:

- uruchomienie pierwszego etapu inwestycji w roku 2020 (łącznie założono 4 etapy);
- prognozowany maksymalny obrót kontenerowy w wysokości 500 tys. TEU/rok, który miał zostać osiągnięty w 2024 roku;
- udział przewozów transportem drogowym na poziomie 60%, zaś koleją 40%⁵³.

⁵¹ Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030.

⁵² Informacje uzyskane z UM Świnoujście.

⁵³ D. Kraśniański, *Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu*, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie.



Aktualnie wiadomo już, że planuje się, aby Terminal miał zakładaną przepustowość na poziomie 1,5 mln TEU/rok, w tym 30% przeladunków będzie realizowanych w ramach transshipmentu, zaś z pozostałych 70% kontenery będą wożone w 50% kolejną i w 50% drogą. Należy pamiętać, że te założenia zmieniały się w czasie. Pierwotnie planowano, że po zakończeniu pierwszego etapu budowy udział ten będzie wynosił odpowiednio: 60%, 40%, 0% (transport wodny śródlądowy), zaś po oddaniu etapu drugiego: 40%, 40%, 20%⁵⁴. Dla porównania w przypadku terminalu Baltic Hub wielkość przewozów kolejną wynosi około 30%⁵⁵. Co ciekawe, w Gdyni udział kolei kształtował się początkowo na poziomie ok. 10-15%, po czym po osiągnięciu maksimum w wysokości 42% zaczął równomiernie spadać, osiągając w roku 2022 wielkość już tylko 22%⁵⁶. Nie można wykluczać, że w Świnoujściu sytuacja wraz z upływem czasu będzie się kształtowała podobnie i prognozowane natężenia ruchu drogowego wzrosną względem obecnych założeń. Aktualnie jednak ostateczna skala GTK nie jest znana: zgodnie z udostępnionymi przez inwestora planami terminal 1 powinien zacząć w pełni funkcjonować w roku 2031, drugi zaś w 2038⁵⁷. Według wypowiedzi ZMPSiŚ z kolei losy terminalu 2 na ten moment nie są znane i będą wynikać z bieżącej analizy rynkowej⁵⁸.

Niemniej przyjmując wyżej opisane założenia, można oszacować, że dziennie GTK wygeneruje średnio ruch na poziomie ok. 720 pojazdów ciężarowych przewożących po 2 kontenery. Uwzględniając dodatkowo dni wolne od pracy oraz okresy czasu, w których istnieją ograniczenia w kursowaniu pojazdów ciężarowych w Polsce, prognozuje się, że **średnio na dobę GTK wygeneruje ruch drogowy w wysokości 863 pojazdów ciężarowych od roku 2038** (po otwarciu pierwszego etapu w roku 2031 będzie to ok. 502 pojazdy/dobę)⁵⁹. W celu oszacowania wpływu GTK na ruch drogowy należy wielkości te porównać do aktualnych (2020/2021) wyników Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR) realizowanego przez zarządców dróg krajowych i wojewódzkich (Mapa 12).

⁵⁴ Materiały ZMPSiŚ.

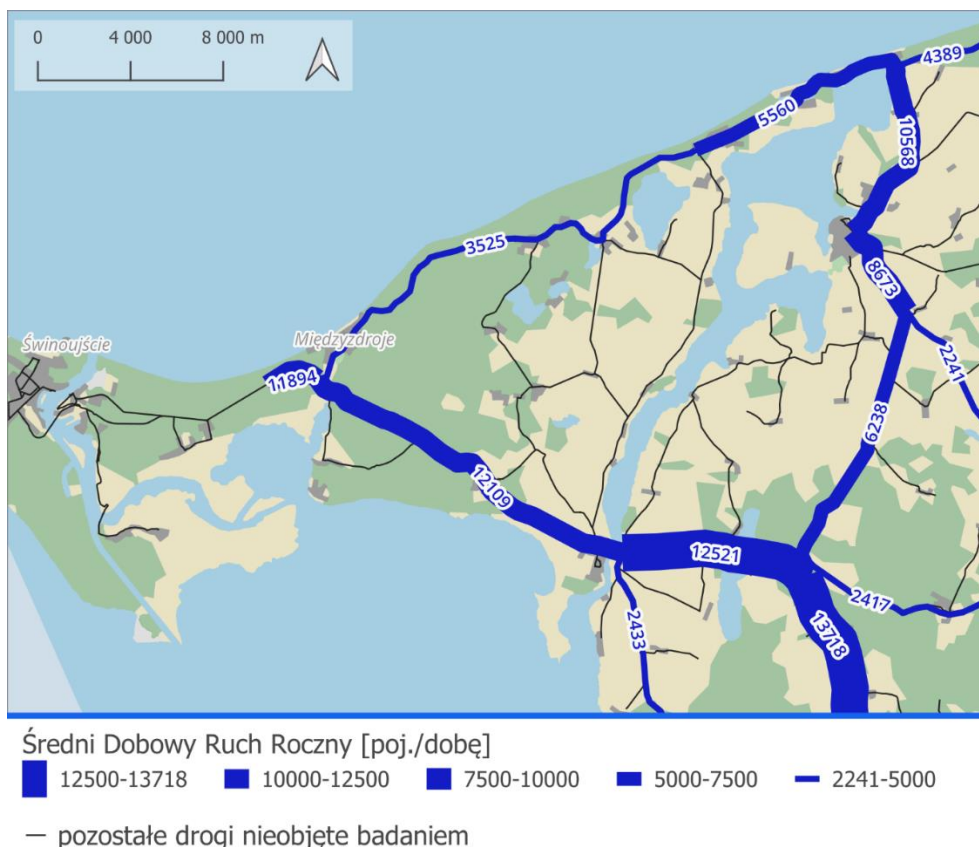
⁵⁵ [Nowy terminal kontenerowy w Gdańsku to nawet 1,5 mln TEU na torach](#), dostęp: 17.04.2025 r.

⁵⁶ Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ Wypowiedź ZMPSiŚ na spotkaniu z Radą Programową w dniu 29.04.2025 r.

⁵⁹ Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

Mapa 12. Natężenie ruchu na drogach według Generalnego Pomiaru Ruchu 2020-2021


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Na wstępie do analizy wyników GPR należy istotnie podkreślić fakt, iż badanie to, wykonane w latach 2020/2021, można uznać za mało miarodajne do oceny rzeczywistych natężeń ruchu na analizowanym obszarze w ujęciu długoterminowym. Trzeba mieć na uwadze, że ruch w owym okresie był jeszcze silnie zaburzony ograniczeniami wynikającymi z pandemii COVID-19, co bardzo silnie rzutowało na turystykę na Obszarze, zarówno wakacyjną, długoterminową, jak i krótkoterminową, tzw. weekendową. Ponadto GPR był prowadzony jeszcze przed otwarciem tunelu pod Świną, który niewątpliwie istotnie wpłynął na zmianę przepływów drogowych na Obszarze. Wyniki GPR należy zatem traktować jako pewien ogólny ogląd na sytuację w regionie, z założeniem, że rzeczywiste przepływy drogowe są tutaj faktycznie istotnie wyższe, co zapewne wykażą wyniki kolejnego badania.

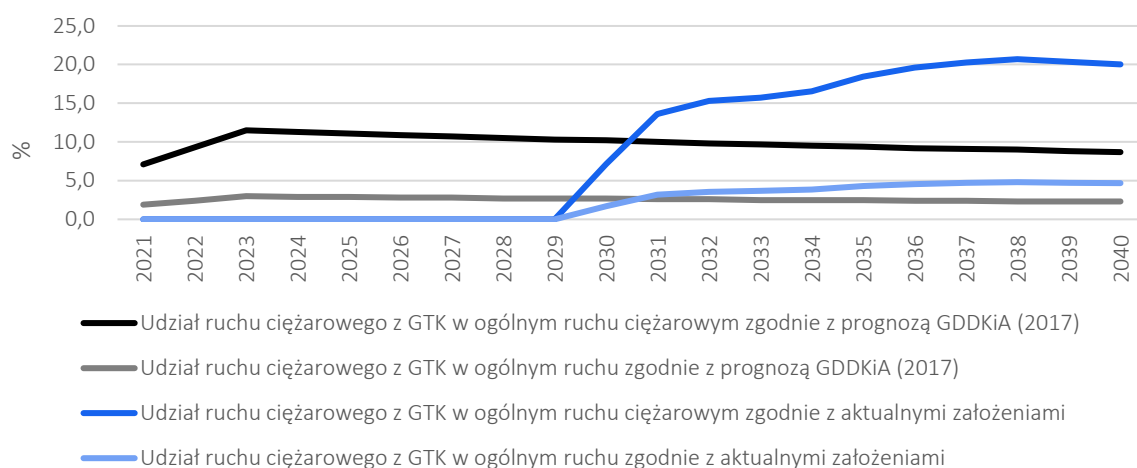
Zgodnie z wynikami GPR 2020/2021 na odcinku DK3/S3 pomiędzy gminą Świnoujście a gminą Wolin wielkość średniego dobowego ruchu rocznego (ŚDRR) wynosiła ok. 12 tys. poj./dobę⁶⁰. Zgodnie z prognozą wykonaną w ramach budowy trasy S3 ruch ten po jej otwarciu powinien wzrosnąć do 13,7 tys. poj./dobę⁶¹. Aby oszacować potencjalny rzeczywisty wpływ budowy Terminalu na natężenie ruchu na trasie, wzięto pod uwagę udział ruchu ciężarowego pochodzącego z GTK wg prognozy GDDKiA z 2017 roku oraz aktualne założenia dotyczące przetadunków w Terminalu i ich podziału zadań przewozowych na

⁶⁰ Wyniki GPR 2020/2021.

⁶¹ Prognozowane natężenie ruchu na odcinkach Świnoujście (tunel) – Międzyzdroje, Międzyzdroje – Wolin Zachód. Należy mieć na uwadze, że prognoza ta zawiera zaniżone wielkości ruchu generowanego przez GTK.

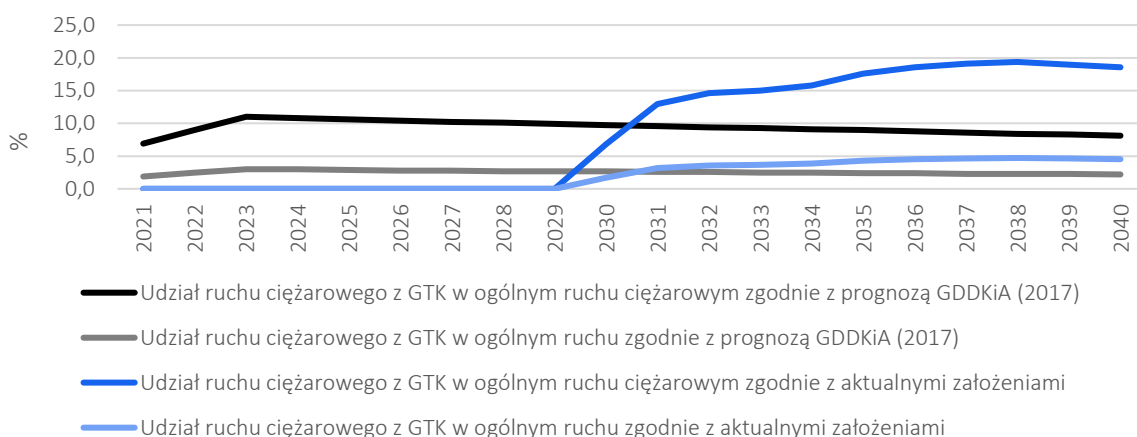
ładzie. Uwzględniono też prognozę GDDKiA do roku 2040, która, poza nieaktualnym oszacowaniem przepływów z GTK, ujmuje wszelkie inne zakładane zmiany w natężeniach ruchu po otwarciu wszystkich odcinków S3. Wyniki oszacowań zawarto na wykresach 3 i 4.

Wykres 3. Udział ruchu ciężarowego wygenerowanego przez GTK w ruchu ogólnym i w ogólnym ruchu ciężarowym na odcinku Świnoujście (Łunowo) – Międzyzdroje



Źródło: Opracowanie własne na podstawie D. Kraśniański, Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie oraz Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

Wykres 4. Udział ruchu ciężarowego wygenerowanego przez GTK w ruchu ogólnym i w ogólnym ruchu ciężarowym na odcinku Międzyzdroje – Dargobądz



Źródło: opracowanie własne na podstawie D. Kraśniański, Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie oraz Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

Jak można zauważyć, wcześniejsza prognoza udziału ruchu pochodzącego z GTK zakładała szczyt w roku 2023. Następnie linia ulega wypłaszczeniu, ponieważ wzrastał prognozowany ruch ogólny, łącznie z ruchem ciężarowym innego pochodzenia niż z GTK. Ostatecznie już w roku 2040 udział pojazdów wiozących kontenery z GTK wynosiłby mniej niż 10% na obu analizowanych odcinkach S3. Ponieważ jednak budowa GTK się opóźnia, a także zmieniają



się założenia skali jego obrotów, zatem aktualnie prognozowany udział kształtuje się inaczej: pierwsze pojazdy ciężarowe obsługujące GTK pojawią się na sieci dopiero w roku 2030, a szczyt udziału tych pojazdów w ogólnym ruchu ciężarowym na analizowanych odcinkach przypadnie na rok 2038, w którym obecnie planuje się uruchomienie terminalu nr 2. Następnie, analogicznie jak przy poprzedniej prognozie, udział ten zacznie jednostajnie spadać ze względu na ogólne zmiany w rozkładzie ruchu na sieci. Niemniej ze względu na zaktualizowanie danych dot. zakładanych przeładunków, wielkość udziału pojazdów ciężarowych w ogólnym ruchu na S3 będzie zdecydowanie wyższy, sięgający w szczycie 20,7% na odcinku Świnoujście (Łunowo) – Międzyzdroje. Wielkości bezwzględne pokazujące omówione prognozy zaprezentowano w poniższych tabelach.

Tabela 2. Natężenia ruchu ciężarowego i całkowitego na odcinku S3 Świnoujście (Łunowo) – Międzyzdroje wg prognozy z 2017 r. oraz wg aktualnych założeń funkcjonowania GTK

Rok	Prognoza GDDKiA		Wielkości wg aktualnych założeń		
	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Różnica względem prognozy GDDKiA
Wyniki GPR 2020/2021 ⁶²	ND	ND	2097	11 894	ND
2021	3 446	13199	3 200	12 953	-246
2022	3 510	13 441	3 182	13 113	-328
2023	3 574	13 683	3 164	13 273	-410
2024	3 638	13 925	3 228	13 515	-410
2025	3 700	14 163	3 290	13 753	-410
2026	3 766	14 413	3 356	14 003	-410
2027	3 832	14 663	3 422	14 253	-410
2028	3 898	14 913	3 488	14 503	-410
2029	3 964	15 163	3 554	14 753	-410
2030	4 029	15 414	3 878	15 263	-151
2031	4 099	15 678	4 191	15 770	92
2032	4 169	15 942	4 334	16 107	165
2033	4 239	16 206	4 431	16 398	192
2034	4 309	16 470	4 544	16 705	235
2035	4 376	16 731	4 698	17 053	322

⁶² Na odcinku: Świnoujście (granica miasta) – Międzyzdroje (skrzyżowanie z DW102).



Rok	Prognoza GDDKiA		Wielkości wg aktualnych założeń		
	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Różnica względem prognozy GDDKiA
2036	4 444	16 991	4 825	17 372	381
2037	4 512	17 251	4 934	17 673	422
2038	4 580	17 511	5 033	17 964	453
2039	4 648	17 771	5 101	18 224	453
2040	4 718	18 030	5 171	18 483	453

Źródło: Opracowanie własne na podstawie D. Kraśniański, Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie oraz Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

Tabela 3. Natężenia ruchu ciężarowego i całkowitego na odcinku S3 Międzyzdroje – Dargobądz wg prognozy z 2017 r. oraz wg aktualnych założeń funkcjonowania GTK

Rok	Prognoza GDDKiA		Wielkości wg aktualnych założeń		
	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Różnica względem prognozy GDDKiA
Wyniki GPR 2020/2021 ⁶³	ND	ND	2114	12 109	ND
2021	3 559	13 054	3 313	12 808	-246
2022	3 636	13 335	3 308	13 007	-328
2023	3 713	13 616	3 303	13 206	-410
2024	3 790	13 897	3 380	13 487	-410
2025	3 866	14 176	3 456	13 766	-410
2026	3 935	14 427	3 525	14 017	-410
2027	4 004	14 678	3 594	14 268	-410
2028	4 073	14 929	3 663	14 519	-410
2029	4 142	15 180	3 732	14 770	-410
2030	4 208	15 428	3 798	15 277	-151
2031	4 280	15 692	3 870	15 784	92

⁶³ Na odcinku: Międzyzdroje (skrzyżowanie z DW102) – Wolin (skrzyżowanie z DW111).



Rok	Prognoza GDDKiA		Wielkości wg aktualnych założeń		
	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Liczba pojazdów ciężarowych	Liczba pojazdów ogółem	Różnica względem prognozy GDDKiA
2032	4 352	15 956	3 942	16 121	165
2033	4 424	16 220	4 014	16 412	192
2034	4 496	16 484	4 086	16 719	235
2035	4 569	16 748	4 159	17 070	322
2036	4 668	17 110	4 258	17 491	381
2037	4 767	17 472	4 357	17 894	422
2038	4 866	17 834	4 456	18 287	453
2039	4 965	18 196	4 555	18 649	453
2040	5 064	18 556	4 654	19 009	453

Źródło: opracowanie własne na podstawie D. Kraśniański, Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie oraz Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

Należy mieć na uwadze, że przedstawione wielkości bazują na prognozie wykonanej w roku 2017, zatem można domniemywać, że są one w pewnej mierze zdezaktualizowane. Wskazuje na to choćby fakt, że już w roku 2021 rzeczywiste natężenia ruchu (wyniki GPR 2020/2021) były istotnie inne niż te same wielkości dla roku 2021 prognozowane w analizie GDDKiA z 2017 roku, **choć jak podkreślono na wstępie do niniejszej analizy: wyników omówionego GPR nie można uznawać za miarodajne**. Rzeczywiste natężenie ruchu w roku 2021 zgodnie z nim było dużo niższe niż to, które GDDKiA prognozowała dla roku 2021 w roku 2017. Niemniej w powyższych tabelach widoczne jest, że do roku 2030 ruch na S3 powinien być niższy, niż zakładano, zaś po tym roku, w przypadku uruchomienia Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego zgodnie z obecnymi założeniami, ruch ten zacznie wzrastać względem prognozy GDDKiA i osiągnie zakładany maksymalny udział w natężeniach w roku 2038, które to natężenia pozostaną już wyższe, niż pierwotnie prognozowano.

Bazując na założeniach prognostycznych⁶⁴ należy domniemywać, że główne potoki pojazdów ciężarowych z i do GTK będą kursować poprzez DK3/S3. Wynikać to będzie przede wszystkim z faktu, że trasa nr 3 ma wyższy standard, tym samym wyższą przepustowość i dopuszczalną prędkość, a przez to krótszy czas przejazdu do kluczowych miejsc docelowych zdefiniowanych w analizach dot. funkcjonowania Terminalu. Miejsca te są rozlokowane w ciągach głównych korytarzy drogowych, nie uwzględniano zaś realizacji transportów bezpośrednio na wschód ani na zachód od GTK. Ponadto na odcinku od Świnoujścia do Anklam, droga federalna nr 110 przebiega przez most nad Torfkanal, na

⁶⁴ Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

którym znajduje się przewężenie oznaczone znakami D-5 i B-31, a następnie most zwodzony Zecheriner Brücke, który jest regularnie zamykany dla ruchu drogowego w wyznaczonych godzinach. Po stronie polskiej zaś ulokowany jest znak zakazu ruchu pojazdów o DMC pow. 7,5 w kierunku niemieckim. Wszystko to oznacza, że wzrost natężeń ruchu towarowego na DK93 po otwarciu GTK nie powinien wystąpić. **Ze względu na parametry oraz układ drogi nr 102, można zakładać, że w standardowych warunkach funkcjonowania GTK oraz całego systemu transportowego trasa ta nie będzie w sposób istotny wykorzystywana do kierowania ruchu towarowego z kontenerami do i z Terminalu.** Takie też założenia przyjęto w przytaczanych prognozach, zaś same prognozowane natężenia, w porównaniu do projektowanej przepustowości S3, nie zakładają jej wyczerpania co najmniej do roku 2055⁶⁵. Należy jednak mieć na uwadze, że prognozy wykonane do celów projektowych S3 są mocno zdezaktualizowane, zaś o rzeczywistych natężeniach ruchu drogowego w warunkach postpandemicznych będzie się można dowiedzieć dopiero z kolejnego GRP. Wspomina się jednak o planach weryfikacji prognozy z 2017 roku z rzeczywistymi natężeniami w roku 2045, w celu wprowadzenia ewentualnych korekt w przepustowości trasy. Wątpliwa jest jednak ewentualna możliwość poszerzenia S3 do trzech pasów ruchu⁶⁶.

Nie można wykluczyć sytuacji, w których przekierowanie ciężkiego ruchu drogowego na drogi niższej klasy będzie konieczne, np. w przypadku wystąpienia dużej kongestii, punktowych zatorów czy zamknięć odcinków dla ruchu. Tego rodzaju sytuacje mogą się zaś zdarzać z przyczyn występujących zarówno na trasach dojazdowych do portu (wypadki, awarie, spiętrzenia ruchu turystycznego itp.), jak i w samym porcie (zastoje w przeładunkach lub skumulowane przeładunki, awarie, wypadki i in.), o czym świadczą doświadczenia z portów w Gdańsku i Gdyni, które borykają się z bardzo dużymi utrudnieniami w ruchu drogowym na co dzień, jak i w sytuacjach kryzysowych.

Do utrudnień w ruchu na analizowanym obszarze może dochodzić szczególnie w miesiącach letnich, w których układ natężeń ruchu zmienia się. Bazując na statystykach z GPR, można zauważyć, że indywidualny ruch samochodowy w **sezonie wakacyjnym** wynosił średnio 117,5% ruchu poza tym sezonem, zaś ruch ciężarowy małał do około 92,6% regularnego ruchu towarowego. To zmniejszenie ruchu towarowego zostało uwzględnione w oszacowaniach dotyczących liczby pojazdów na dobę generowanych przez GTK⁶⁷. Niemniej sam wzrost ruchu indywidualnego może mieć bezpośrednie przełożenie na utrudnienia w ruchu, również ciężarowym, i można zakładać występowanie istotnego zwiększenia się (wystąpienia) kongestii na odcinkach szczególnie na nie narażonych. Będą do nich należeć przede wszystkim otoczenia węzłów, w których prognozowane godzinowe natężenia w roku 2043 zaprezentowano na rysunkach 11 i 12. **Ponownie należy też podkreślić, że rzeczywista skala zwiększenia natężenia ruchu drogowego w sezonie wakacyjnym (a także w wolne weekendy) może być zdecydowanie wyższa niż 117%, co wykaże przyszły GPR. Różnica ta będzie wynikać nie tylko z faktu, że wzrasta**

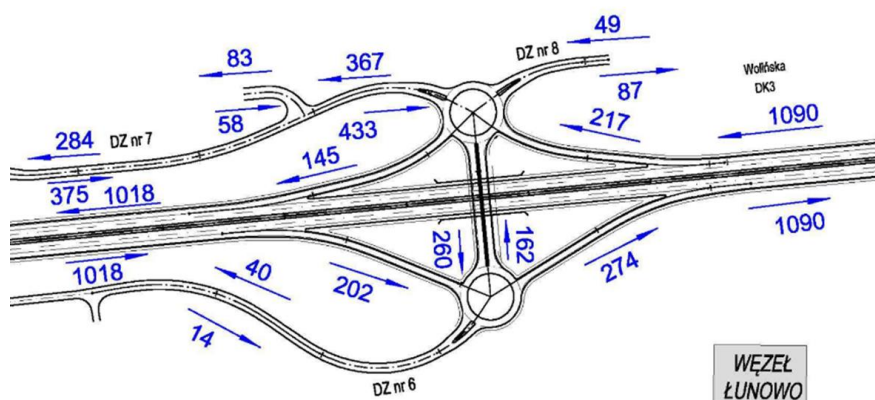
⁶⁵ Najwyższy poziom swobody ruchu (PSR) prognozowany dla analizowanego odcinka to poziom C i zgodnie z przyjętymi w prognozie z 2017 roku założeniami pojawi się dopiero w roku 2055 na odcinku Międzyzdroje – Dargobądz (PSR C to: znaczne natężenie ruchu; zadowalająca prędkość podróży; swoboda prowadzenia pojazdu częściowo ograniczona; przeciętne odległości między pojazdami wynoszą około 70 m; ruch równomierny).

⁶⁶ Na podstawie wypowiedzi ZMPSiŚ na spotkaniu z Radą Programową w dn. 29.04.2025 r.

⁶⁷ Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024 r.

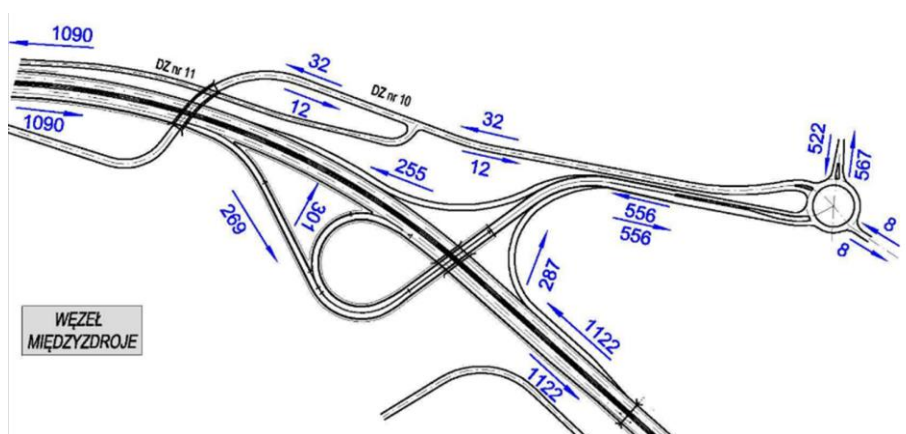
liczba polskich kierowców podróżujących turystycznie po tym Obszarze, ale też niemieckich, którzy korzystają z otwartego już pod GRP 2020/2021 tunelu pod Świną.

Rysunek 13. Węzeł Łunowo – rozkład ruchu [p/h] w roku 2043 (20 lat od oddania drogi S3 do eksploatacji)



Źródło: D. Kraśniański, Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie.

Rysunek 14. Węzeł Międzyzdroje – rozkład ruchu [p/h] w roku 2043 (20 lat od oddania drogi S3 do eksploatacji)



Źródło: D. Kraśniański, Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie.

Należy pamiętać, że wielkości zawarte na przedstawionych schematach węzłów uwzględniają zaniżoną liczbę przeładunków w GTK, jednak ogólnie można stwierdzić, że założone w projekcie trasy S3 przepustowości, również te na węzłach, powinny być wystarczające dla obsługi zakładanych w T1 i T2 przeładunków. Kluczowych utrudnień można się w przyszłości spodziewać na wlotach z projektowanego GTK na węzle Łunowo oraz na węzle Międzyzdroje na wlocie z DW102, szczególnie w okresie szczytu sezonu wakacyjnego.

W przypadku wystąpienia istotnych **awarii, zatorów czy wręcz katastrof w ruchu drogowym** należy założyć przekierowywanie również ruchu ciężarowego na trasy objazdowe. Jak wspomniano wcześniej, na odcinku Świnoujście (Łunowo) – Międzyzdroje,



równolegle do trasy S3 zachowano starodroże DK3, co umożliwia wyznaczanie tym ciągiem objazdów. Na odcinku Międzyzdroje – Dargobądz takiej możliwości jednak nie ma. Najprawdopodobniej zatem w przypadkach kryzysowych pojazdy będą kierowane drogą wojewódzką nr 102, przez Międzyzdroje i Dziwnówkę i dalej do DW107, przez Kamień Pomorski do Parłowa. Na trasie tej występują liczne przewężenia, a także most zwodzony w Dziwnowie. W ciągu DW102 trasa przebiega w linii nadmorskiej, poprzez miejscowości turystyczne i z dużym natężeniem tego rodzaju ruchu. Przeniesienie przewozów z GTK z S3 na DW102/DW107 wiązałoby się z bardzo dużymi utrudnieniami na tym obszarze, łącznie z możliwością punktowego czasowego zablokowania przejazdu, a także z bardzo dużymi uciążliwościami dla osób przebywających na tym terenie i przemieszczających się po nim. Docelowo na S3 dopuszcza się, w sytuacjach wyjątkowych, przepuszczanie ruchu z pasa zablokowanego na pas w przeciwnym kierunku ruchu, poprzez otwarcie przejazdów awaryjnych (PA), jednak nie będzie to rozwiązanie domyślne⁶⁸. **Na ten moment brak jest informacji na temat istnienia planów strategicznych na wypadek wystąpienia istotnych długotrwałych zdarzeń w ruchu drogowym na analizowanym odcinku**, łącznie ze zdarzeniami takimi jak uszkodzenie lub celowe zniszczenie mostu nad Dziwną w Wolinie. Istnieje natomiast analiza zdarzeń niepożądanych w obrębie wód morskich i samego obszaru GTK, nie zawarto w niej jednak analizy zdarzeń w ruchu drogowym w ogólnodostępnej sieci drogowej. Ze względu na ulokowanie GTK na wyspie, z ograniczonym dostępem drogowym, w takich sytuacjach można zakładać krytyczne przeciążenie sieci drogowej w ciągu wzmiankowanych dróg wojewódzkich. Potencjalnie powstałe utrudnienia w ruchu mogą istotnie ograniczać czy wręcz czasowo uniemożliwiać funkcjonowanie Terminalu. Jest to istotne również w kontekście bezpieczeństwa militarnego i gospodarczego, które zostały przeanalizowane w rozdziale 8.

Zarówno Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu, jak i zadanie rozbudowy DK3 do klasy drogi ekspresowej uzyskały prawomocne decyzje **środowiskowe**. Kwestia oddziaływania środowiskowego transportu drogowego kontenerów z GTK poprzez S3 jest zatem umocowana prawnie i zaakceptowana na szczeblu krajowym. Niewątpliwie wzmożony ruch ciężarowy w najbliższym otoczeniu GTK będzie istotnie na to środowisko oddziaływał, jednak oddziaływanie to w założeniu nie będzie przekraczało norm. Bardziej problematyczne z punktu widzenia tego rodzaju oddziaływań będzie ewentualne awaryjne przekierowywanie ruchu na drogi alternatywne. Skala oddziaływań środowiskowych będzie wtedy zależna od natężenia ruchu oraz czasu trwania utrudnień, niemniej poziom emisji hałasu i zanieczyszczeń, kongestia i czasowe zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym (BRD; ze względu na zwiększone natężenia tego ruchu oraz zwiększenie udziału ruchu ciężarowego w ogólnych natężeniach) będą w takich sytuacjach znaczne.

W nawiązaniu do kwestii **BRD** należy podkreślić, że jego poziom będzie niższy w najbliższym otoczeniu GTK, niż jest obecnie, co wynikać będzie wprost z pojawienia się dużych natężeń ruchu ciężarowego. Ważne jest, aby zrealizowana inwestycja w dostęp drogowy do Terminalu spełniała ściśle normy dot. tego aspektu ruchu drogowego. Niemniej obszar, po którym będą się przemieszczać pojazdy ciężarowe z GTK, jest obszarem mało zaludnionym, zaś przy założeniu kierowania ruchu w większości na trasę S3 ominie on wszelkie inne obszary o gęstszej zabudowie. Krytycznym punktem będzie w tym kontekście węzeł

⁶⁸ Wnioski ze spotkania Rady Programowej z interesariuszami projektu w dniu 29.04.2025 r.



Łunowo, na którym pojazdy będą się przemieszczać najbliżej zabudowań i tym samym mogą ograniczać bezpieczeństwo przemieszczania się większej liczby uczestników ruchu, szczególnie niechronionych, zwłaszcza tych, którzy będą zmierzać w kierunku lub z plaży.

Zarówno w kontekście zapewnienia odpowiedniego poziomu BRD, jak i ograniczenia wszelkich innych negatywnych oddziaływań funkcjonowania GTK na bliższe i dalsze otoczenie, warto byłoby wykonać **szczegółowy audyt istniejącego oznakowania** w obrębie dróg krajowych, wojewódzkich i niższej kategorii na terenie gminy Świnoujście i gminy Międzyzdroje. Na podstawie wyników audytu należałoby dokonać **aktualizacji oznakowania pod kątem ewentualnego wdrożenia dodatkowych ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych**. Mogą to być zarówno ograniczenia tonażowe, naciskowe, jak i czasowe, ale również dodatkowe ograniczenia prędkości dla pojazdów o dużej masie czy też zakazy wyprzedzania. Warto zauważyć, że już dziś planuje się wprowadzenie zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych na analizowanych odcinkach trasy S3⁶⁹. W samych punktach krytycznych, w których można się spodziewać największych utrudnień i zagrożeń, szczególnie w przypadku wystąpienia dużej kongestii w okresie wakacyjnym (weekendowym) lub zaistnienia zdarzeń nieprzewidzianych powodujących duże zatory na trasie S3, warto z kolei rozważyć zastosowanie dodatkowych rozwiązań mających na celu uregulowanie nadmiernego ruchu, jego przekierowanie lub umożliwienie dogodnego przeczekania zdarzenia. Do rozwiązań takich można zaliczyć np. utworzenie dodatkowych **parkingów buforowych** czy też stosowanie **wag preselekcyjnych**. Warto rozważyć takie opcje np. w okolicach wlotu z S3 w DW102, w celu zabezpieczenia tej drogi przed przekierowywaniem nią ruchu ciężarowego z S3.

Sytuacja drogowa na Obszarze może w przyszłości ulec istotnej zmianie w przypadku wybudowania **alternatywnej drogi** (wraz z linią kolejową i drogą rowerową) przez Zalew Szczeciński. W takiej sytuacji należałoby na nowo przeanalizować rozkład ruchu na sieci i ewentualne wykorzystanie alternatywnych możliwości lub wprowadzenie nowych obostrzeń w zależności od zapotrzebowania. Projekt ten jest jednak obecnie jedynie koncepcją, choć fakt, że pojawiał się już w przeszłości może świadczyć o planach podjęcia konkretnych działań w kierunku jego realizacji, szczególnie mając na uwadze szereg istotnych działań rozwojowych podejmowanych ostatnio na Obszarze oraz w jego otoczeniu (m.in. budowa tunelu pod Świną, budowa GTK, budowa S3, przebudowy portu w Szczecinie i w Świnoujściu).

Warto pamiętać, że GTK będzie bardzo dużym przedsiębiorstwem, zapewniającym miejsca pracy wielu osobom. Ze względu na ten fakt korzystne z punktu widzenia gminy Świnoujście i Międzyzdroje byłoby, przy wykorzystaniu istniejącej oraz nowopowstającej infrastruktury drogowej, **uruchomienie odpowiednich połączeń publicznego transportu zbiorowego**. Zapewniłoby to przyszłym pracownikom dogodny dojazd do zakładu. Jednocześnie ograniczyłoby to wybrane negatywne oddziaływania funkcjonowania GTK, tj. m.in. zwiększenie natężenia ruchu, zmniejszenie poziomu BRD, hałas czy emisję zanieczyszczeń. Jednocześnie zapewnienie takich połączeń stanowiłoby dobry przykład współpracy na styku JST – podmioty prywatne, a także korzystny element marketingowy dla gmin. Dodatkowo połączenie takie ułatwiłoby wykorzystanie GTK jako nowej atrakcji

⁶⁹ D. Kraśniański, Droga ekspresowa S3, Odcinek Świnoujście – Troszyn, Model i analiza ruchu, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie.



turystycznej. Obszar warto przeanalizować również pod kątem zapewnienia właściwego poziomu dostępności pieszej (również dla OzN), rowerowej oraz transportem zbiorowym, a także pod względem powiązań pomiędzy tymi elementami sieci pasażerskiej. Ze względu na ulokowanie GTK warto również byłoby udostępnić potencjalnym użytkownikom wybrany rodzaj systemu rowerów (też elektrycznych) lub innych pojazdów współdzielonych, a także właściwej do ich obsługi infrastruktury punktowej. To zapewniłoby dogodne ekologiczne i zdrowe połączenie Warszawą, Łunowem i Przytorem, być może również Międzyzdrojami. Ważne też, aby autobusy kursujące na trasach łączących poszczególne obszary z GTK posiadały możliwość przewozu rowerów.

Osobną kategorią utrudnień powodowanych przez GTK będą te występujące **na etapie jego budowy**. Zgodnie założeniami w trakcie budowy infrastruktury dostępowej do Terminalu planuje się budowę drogi tymczasowej o szerokości 8 m⁷⁰. Ponadto inwestor jest zobligowany do:

- zaplanowania harmonogramu robót budowlanych w sposób uwzględniający całoroczny sezon wypoczynkowy panujący w Świnoujściu, obejmujący strefę uzdrowiskową, ze szczególnym uwzględnieniem letniego intensywnego sezonu wypoczynkowego trwającego od 1 maja do 1 października;
- zastosowania znaków informacyjnych i ostrzegających o prowadzeniu prac budowlanych;
- zaplanowania czasu intensywnego transportu drogowego na potrzeby budowy inwestycji poza sezonem turystycznym (tj. poza okresem lipiec-sierpień);
- przestrzegania wszelkich zapisów zawartych w decyzji lokalizacyjnej, w tym szczególnie nienaruszania interesu osób trzecich (np. ograniczania dostępu do drogi publicznej)⁷¹;
- przestrzegania wszelkich zapisów zawartych w decyzji środowiskowej, w tym m.in. zaprojektowania tras przejazdu transportu samochodowego zaopatrującego inwestycję w materiały budowlane w sposób umożliwiający unikanie terenów o największym natężeniu ruchu turystycznego, stosowania maszyn i pojazdów sprawnych technicznie, stosowania urządzeń i maszyn używanych do prac ziemnych (tj.: pojazdów transportowych, przesiewaczy, kruszarek, koparek, taśmociągów) umożliwiających ograniczenie emisji NO do 50% lub więcej, np. o napędzie elektrycznym, wyłączania zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi emitujących hałas i in.⁷²;
- przestrzegania wszelkich zapisów zawartych w opinii sanitarnej, w tym szczególnie ograniczeń związanych z koniecznością zabezpieczenia ujęcia wody podziemnej⁷³.

⁷⁰ Ł. Gontarz, Charakterystyka inwestycji. Budowa dostępu do głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. LUGO PROJEKT. Hydrotechnika i melioracje, Szczecin, październik 2023.

⁷¹ Decyzja Nr 3/2024 o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego. Szczecin, 15 kwietnia 2024 r.

⁷² [Decyzja nr 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach](#), Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie; dostęp: 29.04.2025 r.

⁷³ Odcinek układu drogowego, który znajdować się będzie w granicach pośredniej ochrony ujęcia wody wynosi ok. 257 m. Opinia sanitarna. Państwowy Graniczny Inspektorat Sanitarny w Szczecinie, Szczecin, 19 lipca 2023 r.



Realizacja budowy GTK będzie uciążliwością w kontekście ruchu drogowego dla mieszkańców najbliższej okolicy GTK, mieszkańców Łunowa a także osób dojeżdżających do Świnoujścia ze strony wschodniej, choć dla tej grupy uciążliwości będą najmniejsze ze względu na planowane otwarcie trasy S3 w roku 2025, tj. przed rozpoczęciem budowy GTK. Wyższy ich poziom dotyczyć będzie osób dojeżdżających m.in. do zakładów pracy w Warszawie. Zgodnie jednak z przyjętymi założeniami oraz przyjmując stosowanie się inwestora do zawartych we wzmiankowanych decyzjach obostrzeń, można domniemywać, że sama budowa nie powinna powodować ponadnormatywnych utrudnień w ruchu drogowym.

4.3. ZAŁOŻENIA POWIĄZANIA GTK Z ODRZAŃSKĄ DROGĄ WODNĄ

Transport wodny śródlądowy jest najtańszą, najbardziej ekologiczną i najbezpieczniejszą formą przewozów⁷⁴. Jest to gałąź transportu bardzo intensywnie wykorzystywana do przewozu towarów z i do morskich portów europejskich, szczególnie takich jak Hamburg czy Rotterdam. W Polsce ten rodzaj przewozów również był niegdyś szeroko stosowany, głównie wzdłuż rzeki Odry⁷⁵, jednak w ostatnich dziesięcioleciach został on bardzo zaniedbany i obecnie pełni właściwie śladowe funkcje w całym krajowym i międzynarodowym systemie transportowym. Pomimo wielu prób wsparcia rozwoju tej gałęzi przewozów na terenie Polski przez różne podmioty i osoby, po dziś dzień niewiele się w tej kwestii zmieniło. Żegluga śródlądowa, która już w latach 2010 i 2015 odpowiadała za znikomy ułamek przewozów w Polsce (odpowiednio 0,3 i 0,6% pracy przewozowej), w ostatnich latach (2020-2023) utrzymuje się na stałym poziomie 0,1% pracy przewozowej⁷⁶.

Transport wodny śródlądowy jest wpisany w krajowej „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030⁷⁷” jako gałąź bardzo istotna właśnie ze względu na swoją charakterystykę plasującą ją jako energooszczędna, ekologiczna i ogólnie generująca mało kosztów zewnętrznych. Podstawowym szlakiem, który miał być rozwijany zgodnie z zapisami Strategii, była rzeka Odra ze względu na:

- bezpośrednie połączenie z systemem dróg wodnych Europy;
- ciążenie do Odry szeregu regionów o dużej podaży ładunków;
- związanie z Odrą regionów Polski mających znaczący udział w wymianie zagranicznej;

⁷⁴ [Jakie są główne zalety żeglugi śródlądowej?](#), PortalMorski.pl, 24 lipca 2014 r., dostęp: 24.03.2025 r.

⁷⁵ Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Odrzańską Drogą Wodną jeszcze w latach 80. XX w. przewożonych było ok. 15 mln t ładunków/rok. Cytując: *Odrzańska Droga Wodna nosi nazwę E-30 i jest częścią sieci głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym oraz uzupełnia o żeglugę śródlądową europejski korytarz transportowy TEN-T Bałtyk-Adriatyk. Powyższe oznacza, że droga wodna jest w zainteresowaniu Polski oraz organizacji międzynarodowych takich jak np.: Unia Europejska czy Europejska Komisja Gospodarcza ONZ. Przepustowość Odrzańskiej Drogi Wodnej jest znaczna. Przed II wojną światową oraz po wojnie przewożono tu kilkanaście milionów ton ładunków rocznie. Odrzańska Droga Wodna od początku XX w. przygotowywana była do osiągania minimalnej głębokości 160 cm. Statki kontenerowe mają niewielkie zanurzenie. Może okazać się, że przewozy intermodalne prowadzone Odrzańską Drogą Wodną będą istotnym przedłużeniem transportu morskiego przewożącym w głąb lądu znaczne ilości kontenerów.*

⁷⁶ Transport – wyniki działalności w 2023 r. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa, Szczecin, 2024.

⁷⁷ [Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku](#), Ministerstwo Infrastruktury, wrzesień 2019 r.

- założenie, że Odrzańska Droga Wodna (ODW) może stać się integralną częścią korytarzy sieci bazowej TEN-T;
- położenie w ujściowym biegu ODW zespołu portów morskich Szczecin i Świnoujście, mającego podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej⁷⁸.

Żegluga śródlądowa została objęta projektem strategicznym pn.: „Rozwój sektora żeglugi śródlądowej” zawartym w Strategii, a także projektami powiązanymi, w tym m.in. Programem wieloletnim pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”. Dzięki wdrażaniu tych projektów stan faktycznego rozwoju żeglugi śródlądowej można ocenić na podstawie wskaźników monitorujących realizację założeń Strategii poprzez System Monitorowania Rozwoju STRATEG. W odniesieniu do transportu wodnego śródlądowego jest on bardzo okrojony i odnosi się jedynie do „długości śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym”, co już samo w sobie pokazuje rzeczywisty stosunek do tej gałęzi przewozów w Polsce. Wielkość wskaźnika zaś od początku pomiarów (2014) utrzymuje się na prawie niezmiennym poziomie, z tendencją malejącą, bez jakichkolwiek widoków na osiągnięcie zakładanej wielkości na poziomie 1 186,1 km⁷⁹.

Wykres 5. Rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce wg Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.

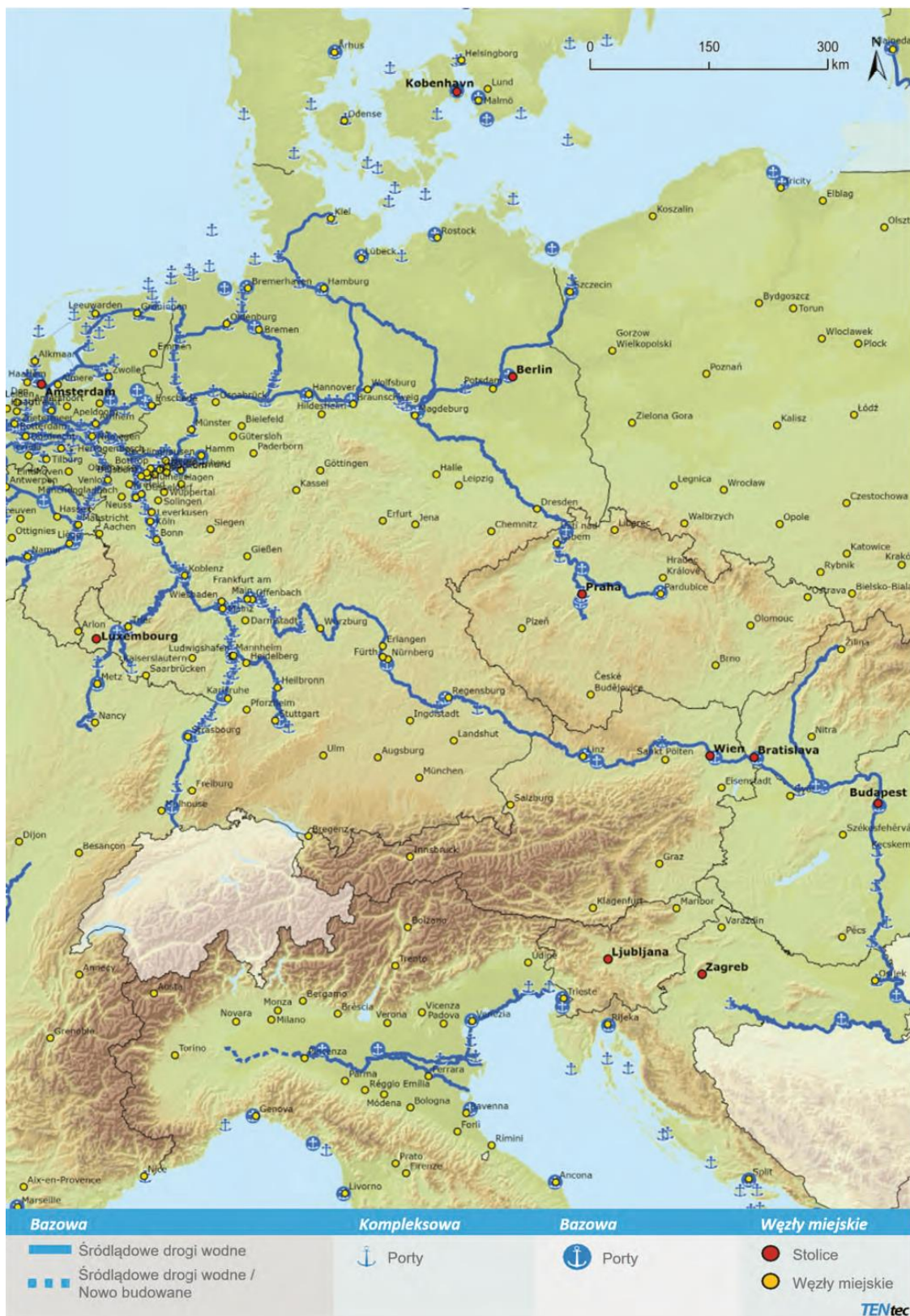


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie STRATEG

⁷⁸ [Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku](#), Ministerstwo Infrastruktury, wrzesień 2019 r.

⁷⁹ <https://strateg.stat.gov.pl/?lang=pl-PL#/strategie/krajowe/1004>, dostęp: 22.04.2025 r.

Rysunek 15. Wybrane śródlądowe drogi wodne w Europie wpisane w sieć TEN-T



Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013

Choć realizowane są prace remontowe na Odrze⁸⁰, to jednak ich skala jest zdecydowanie nieadekwatna do zapotrzebowania. Zgodnie zaś z niezależnymi badaniami realni można zakładać, że już dziś Odra jest żeglowna nie tylko na odcinku od Szczecina do kanału Odra-Hawela, ale również aż do Kędzierzyna-Koźła, w stopniu odpowiadającym potrzebom przewozu kontenerów z GTK w Świnoujściu, jednak jej klasyfikacja jest zaniżona⁸¹. Nieznane zaś są oficjalnie przyczyny marginalizowania żeglugi śródlądowej w Polsce, choć nadal pojawiają się analizy, postulaty oraz inne działania mające na celu zmianę tej sytuacji⁸².

Wszystko to ma bezpośrednie przełożenie na możliwość wykorzystania żeglugi śródlądowej do przewozu kontenerów z i do portu zewnętrznego w Świnoujściu. Ze względu na brak adekwatnego rozwoju sektora Odra, poza dolnym odcinkiem łączącym Morze Bałtyckie z Łabą i Renem, nie została ostatecznie wpisana w konwencję AGN. Polska zatem nadal stanowi białą plamę na mapie śródlądowych korytarzy TEN-T (rysunek 15). Tym samym na ten moment można uznać, że przewóz kontenerów z GTK w Świnoujściu na odcinku ODW powyżej jej odnogi w kierunku Berlina, będzie znikomy lub w ogóle nie będzie się odbywał.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi wielkości przetadunków w GTK w Świnoujściu, na etapie prac koncepcyjnych planowało się jednak realizowanie 14% z całości przetadunków właśnie za pomocą transportu śródlądowego (210 tys. TEU rocznie, 2 386 barek rocznie, roczna praca przewozowa: 1 312 500 barkokm)⁸³. Pomimo wzmianek sugerujących planowanie przewozów w relacji Świnoujście – Wrocław, należy jednak raczej domniemywać, że jedyny transport śródlądowy z GTK w Świnoujściu, jaki miałby się odbywać, to ten w kierunku Berlina. Kierowanie zaś towarów z GTK transportem wodnym śródlądowym w kierunku zachodnim w żadnej mierze nie wpisuje się w koncepcję włączenia Świnoujścia w sieć TEN-T Bałtyk – Adriatyk, która to koncepcja jest jedną z istotnie warunkujących zasadność realizacji terminalu i jednocześnie znacznie usprawniających dystrybucję ładunków z polskiego wybrzeża w głąb kraju, szczególnie na jego zachodnie i południowe obszary oraz docelowo przez Czechy dalej w kierunku Morza Śródziemnego. W przypadku przewozów jedynie za zachodnią granicę można mówić raczej o korytarzu Bałtyk – Morze Północne. Godne rozważenia byłoby wobec takiej sytuacji raczej wpisanie Świnoujścia w korytarz Skandynawia – Morze Śródziemne. Rozważania na temat kierunków przewozów kontenerów z GTK za pomocą żeglugi śródlądowej można jednak podsumować faktem, że w najświeższych założeniach, nawet po zakończeniu II etapu budowy, nie planuje się tej gałęzi transportu wykorzystywać. Zgodnie z prognozami do roku 2045 udział gałęzi transportu w relacjach do i z GTK będzie wynosił niezmiennie: 50% – transport drogowy, 50% – transport kolejowy⁸⁴.

⁸⁰ M.in.: modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących, modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opolo wraz z przebudową awanportów, budowa jazu kłapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą czy też dalsze prace projektowe (źródło: informacje uzyskane od PGW Polskie Wody).

⁸¹ [Odra z mitów odarta. Rejs prawdy zakończony, Klasyfikacja czy deklasyfikacja ODW](#), dostęp: 22.04.2025 r. Wszelkie informacje i dane zawarte w niniejszym rozdziale nieopatrzone stosownym przypisem pochodzą z materiałów zebranych przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. w ramach przeprowadzonych wywiadów IDI.

⁸² J. Trych: Żegluga na Odrze. Polityka Unii Europejskiej a sprawy polskie. Ośrodek analiz Cegielskiego, 2024, [Apeluj o kontynuowanie modernizacji Odry jako szlaku żeglownego](#), dostęp: 22.04.2025 r.

⁸³ Po zakończeniu etapu I transport ten nie będzie jeszcze wykorzystywany. Plany wykorzystania żeglugi śródlądowej dotyczyły okresu po zakończeniu realizacji etapu II, tj. uzyskania maksymalnej zdolności przetadunkowej 2 mln TEU/rok. Źródło: Materiały ZMPSiŚ, 2018, 2019.

⁸⁴ Impact analysis of the Deepwater Container Terminal hinterland transport handling on road and rail traffic, Actia Forum, sierpień 2024.



Analizując nieutajnione opracowania i materiały⁸⁵, warto zauważyć, że próżno w nich szukać jakichkolwiek informacji na temat śródlądowej infrastruktury dostępowej do portu zewnętrznego w Świnoujściu. Dość szczegółowo omówiono kwestie dostępu drogowego i kolejowego, w odniesieniu zaś do śródlądowego wspomniano jedynie o planowanej wielkości przewozów (jw.) i szacowanych kosztach (940 PLN za transport barkowy na odcinku Świnoujście – Wrocław w 2017 roku⁸⁶). Na temat transportu śródlądowego zaś brak analiz, co zdaje się być logicznym w związku z faktem braku planów korzystania z tej gałęzi w najświeższych założeniach. Kluczowe z punktu widzenia możliwości realizacji tego rodzaju przewozów z GTK są zaś trzy kwestie:

- śródlądowy dostęp do portu (należy tu mówić szczególnie o odcinku ze Szczecina do Świnoujścia);
- istnienie ekonomicznie, technicznie i organizacyjnie uzasadnionego korytarza transportowego do korzystnych punktów docelowych;
- tabor.

Pierwsza z nich stanowi *clue* wnioskowania na temat możliwości obsługi GTK przez statki śródlądowe. **Port zewnętrzny w Świnoujściu w tym kontekście posiada bardzo niską dostępność**, a jej zwiększenie wymagałoby niebywale wysokich nakładów finansowych. Wynika to z faktu ulokowania GTK w porcie zewnętrznym, tj. w tym przypadku na tzw. wodach nieostoiętych. Analizując lokalizację portów morskich, w których żegluga śródlądowa pełni ważną funkcję, łatwo zauważyć, że są one w rzeczywistości znacznie odsunięte od brzegu morskiego (np. Hamburg: ok. 92 km, Antwerpia: ok. 80 km). Zatoka Pomorska, pomimo swej nazwy, charakteryzuje się bardzo trudnymi warunkami nawigacyjnymi dla statków śródlądowych. Występują na niej głównie wiatry południowo-zachodnie, południowe i zachodnie, o bardzo wysokim udziale wiatrów o prędkości 3-5 m/s (czyli ok. 3°B) i niskiej liczbie dni z ciszą⁸⁷. Statystycznie w Świnoujściu występuje też przynajmniej jeden dzień w miesiącu z wiatrem o sile 7°B lub większym⁸⁸. Również w Świnoujściu został odnotowany drugi po Łebie rekord prędkości wiatru na polskim wybrzeżu o sile 22 m/s⁸⁹, tj. 9°B. Wiatry, pływy i ukształtowanie dna morskiego powodują również silne falowanie wód na analizowanym obszarze, co jest bardzo dużym zagrożeniem bezpieczeństwa dla statków śródlądowych, które są dostosowane do pływania maksymalnie przy wietrze ok. 5°B. Na bazie statystycznych warunków atmosferycznych i nautycznych dla statków śródlądowych poszczególne obszary wód śródlądowych i przybrzeżnych morskich zostały podzielone na tzw. rejony żeglugi (pływania): 1, 2, 3 i 4⁹⁰, gdzie rejon 1 cechuje się możliwością wystąpienia fali do 2 m, zaś rejon 4 to najmniej istotne

⁸⁵ Po dziś dzień, pomimo wielu prób uzyskania dostępu do materiałów koncepcyjnych ZMPSiŚ, ani żaden inny podmiot, który mógłby lub ma do nich dostęp, nie udostępnił ich dla celów niniejszego opracowania.

⁸⁶ Materiały ZMPSiŚ.

⁸⁷ Rocznik Meteorologiczny 2022. IMGWiW. Państwowy Instytut Badawczy.

⁸⁸ M. Kijewska, K. Pleskacz, „Niepewność prognoz parametrów wiatru dla Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej jako jedno ze źródeł błędów predykcji trasy dryfu rozbitka”, [w:] Autobusy 12/2017.

⁸⁹ A. Ciupa, Warunki meteorologiczne nad Morzem Bałtyckim powodujące ekstremalne falowanie wiatrowe w Zatoce Gdańskiej, Praca doktorska, Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii, Gdynia, 2024.

⁹⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 lipca 2002 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej statków żeglugi śródlądowej, Dz.U. nr 137, poz. 1156.



wody śródlądowe niebędące drogami wodnymi. Obszar Zatoki Pomorskiej to 1 rejon pływania (Mapa 13), co oznacza, że:

- statki muszą być odpowiednio wyposażone w porównaniu do statków pływających po pozostałych rejonach (wyposażenie ratunkowe i in.);
- konstrukcja statków musi być właściwie wzmocniona tak, aby móc pływać po rejonie 1 bezpiecznie, bez nadmiernego narażenia na uszkodzenia, uszczerbek na załodze czy utratę ładunku;
- statki muszą posiadać odpowiednią i większą załogę;
- statki obejmuje na tym obszarze kodeks morski i wynikające z niego zasady żeglugi, które w dużej mierze różnią się od tych obowiązujących na wodach śródlądowych⁹¹.

Poza samym faktem utrudnień w bezpiecznym i sprawnym przemieszczaniu się statków śródlądowych w 1 rejonie żeglugi dochodzi zatem również kwestia wyższego kosztu ich produkcji i tym samym utrzymania. Analogicznie Zalew Szczeciński objęty jest 2 rejonem pływania, który także nie jest dla statków śródlądowych tak bezpieczny jak pływanie po drogach wodnych w obrębie rzek w rejonie 3. Na obu tych akwenach statki śródlądowe, ze względu na nieodpowiednie warunki nawigacyjne, byłyby często unieruchamiane w bezpiecznych przystaniach w celu oczekiwania na warunki sprzyjające, co w rzeczywistości diametralnie obniżyłoby ich efektywność, co zdarzało się regularnie w przeszłości, gdy transport wodny śródlądowy funkcjonował jeszcze na tym obszarze. W tym kontekście dużo korzystniejszą lokalizacją GTK byłby zdecydowanie port w Szczecinie, w którym zresztą realizowana jest budowa morsko-śródlądowego intermodalnego węzła przeładunkowego (Ostrów Grabowski)⁹². Fakt objęcia Zatoki Pomorskiej rejonem 1 i Zalewu Szczecińskiego rejonem 2 oznacza, że możliwości wykorzystania żeglugi śródlądowej do przewozu kontenerów z GTK będą bardzo niskie czy wręcz znikome.

Drugie zagadnienie warunkujące wykorzystanie żeglugi śródlądowej w obsłudze GTK, tj. **istnienie odpowiedniego korytarza transportowego**, można ocenić dwojako. Po pierwsze, pomijając omówione wyżej obszary wód niebezpiecznych dla analizowanych jednostek pływających, Odra, aby przyjąć w sposób efektywny zakładane potoki towarów, wymaga realizacji szeregu inwestycji lub, w zależności od źródła, co najmniej oficjalnego audytu klasyfikacji jej poszczególnych odcinków. Koncentrując się na wspomnianej efektywności, należy zaznaczyć, że wiele z funkcjonujących obecnie obiektów hydrotechnicznych w biegu Odry jest przystosowanych do obsługi zbyt małych zestawów śródlądowych, co znacznie ogranicza jej przepustowość. Kwestiami, które należy mieć jeszcze równolegle na uwadze w analizowanym kontekście są m.in.:

- ograniczony sezon żeglugowy (nawigacyjny) na Odrze (podobnie jak na innych wodach śródlądowych) wynikający w okresowo występujących zjawisk lodowych

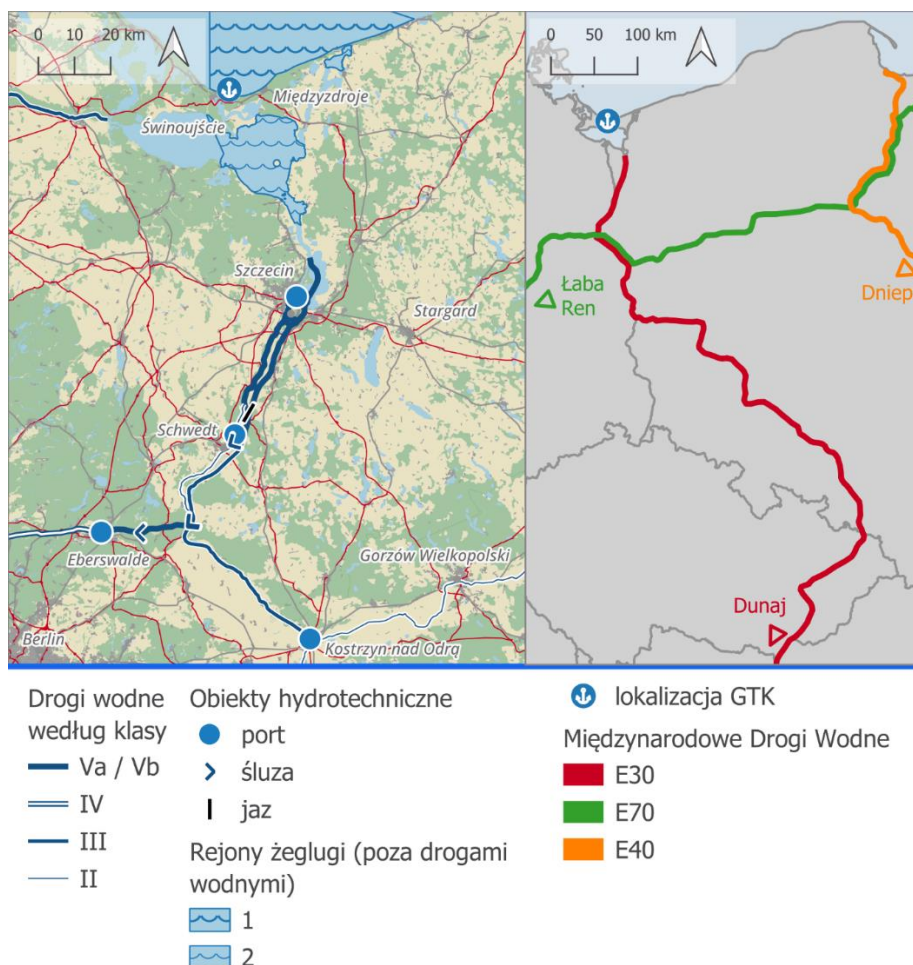
⁹¹ European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels (ES-TRIN), European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation (CESNI), Edition 2015/1.

⁹² Inwestycje realizowane przez ZMPSiŚ. Prezentacja na Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ZMPSiŚ, Warszawa, 5.03.2025 r.

oraz konieczności wykonywania prac bieżących. Sezon nawigacyjny trwa zwykle około 270 dni – od 15 marca do 15 grudnia⁹³;

- możliwość pojawienia się silnej cofki w dolnym biegu Odry oraz na Zalewie Szczecińskim i w Kanale Piastowskim w przypadku wystąpienia sprzyjających jej warunków atmosferycznych. Cofka na Odrze może sięgać nawet 150 km w głąb lądu⁹⁴;
- niedobór miejsc postojowych i przystani dla statków i zestawów śródlądowych wzdłuż Odry (niegdyś istniejące w dużej mierze zostały przebudowane na mariny);
- brak odpowiedniej jakości linii kolejowej wzdłuż drogi wodnej – istnienie linii kolejowej o wysokiej przepustowości ulokowanej wzdłuż szlaków wodnych jest bardzo ważne dla sprawnego funkcjonowania całego systemu, zaś stan tzw. „Nadodrzaneki” wymaga zdecydowanej poprawy.

Mapa 13. Drogi wodne i rejony żeglugi w obrębie Odry i Zatoki Pomorskiej



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

⁹³ Szlakiem Odry, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, Studio 4, Andrzej Nowak, Opole 2019, oraz: Przewodnik po śródlądowych drogach wodnych w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2022.

⁹⁴ W. Buchholz: Hydrografia i hydrologia Dolnej Odry, [w:] *Stan środowiska miasta i rejonu Szczecina*, Janina Jasnowska (red.), Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, 1993.

Z drugiej jednak strony, warto zauważyć, że włączenie Odry w istotny szlak transportowy daje wiele możliwości dzięki połączeniu tej rzeki z innymi drogami wodnymi poprzez: Kanał Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstrasse (HFW) poprzez Kanał Schwedt, kanał Odra-Hawela, połączenie Wisła-Odra, Kanał Odra-Sprewa⁹⁵. Bardzo korzystne w wielu aspektach (ekonomicznych, środowiskowych i in.) byłoby wykorzystanie połączenia Świnoujście – Wrocław i dalej do Kędzierzyna-Koźła ze względu na szereg potencjalnych odbiorców usługi transportu wodnego śródlądowego w tej relacji⁹⁶. Jak wspomniano wcześniej, w dalekosiężnych planach krajowych zawarte jest włączenie Odry w korytarz TEN-T Bałtyk- Adriatyk, poprzez połączenie jej przez Czechy z Dunajem. Te założenia jednak należy potraktować bardzo życzeniowo ze względu na fakt, że Czechy na ten moment oficjalnie nie planują realizować żadnych inwestycji w tym kierunku⁹⁷.

Należy podkreślić, że większość wspomnianych wyżej utrudnień w ruchu statków śródlądowych jest wpisana w funkcjonowanie tej gałęzi transportu i dotyczy nie tylko polskich dróg wodnych. Można zatem uznać, że potencjał do włączenia Odry w transport dużych potoków kontenerów z GTK zdecydowanie istnieje. **Głównym ograniczeniem w jego wykorzystaniu jest sama lokalizacja planowanego terminalu**, jak również polityka antyrozwojowa polskiej żeglugi śródlądowej oraz powiązane z tym faktem trudności w realizacji inwestycji w infrastrukturę.

Podsumowując analizę możliwości włączenia żeglugi śródlądowej w obsługę GTK w Świnoujściu, należy jeszcze podnieść kwestie **taborowe**. Statki śródlądowe zarejestrowane aktualnie na terenie Polski nie będą w stanie przyjąć zakładanych potoków ładunków, ponieważ:

- w większości są to jednostki stare lub bardzo stare, zatem również ich stan techniczny jest odpowiednio słaby⁹⁸;
- statki bez napędu mają w dużej mierze wymiary uniemożliwiające optymalne załadowanie większej liczby TEU (typowa szerokość ładowni to 7 m, a trzy rzędy kontenerów to 7,5 m), co istotnie ogranicza przepustowość całego szlaku;
- aktualnie zarejestrowane statki śródlądowe w Polsce nie spełniają wymagań wymaganych do żeglugi w 1 rejonie pływania, co automatycznie wyklucza je z możliwości obsługi przewozów kontenerów z portu zewnętrznego w Świnoujściu;
- na polskim rynku żeglugi śródlądowej istnieje niedobór siły roboczej. Lukę tę, szczególnie w przypadku istotnego wzrostu popytu na pracę załóg towarowych statków śródlądowych, byłoby bardzo trudno uzupełnić, m.in. ze względu na niedobór podmiotów świadczących usługi szkolnictwa w tym zakresie (niegdysiejsze kierunki kształcące w tej dziedzinie zostały w większości zamknięte). Należy tu podkreślić, że do obsługi statków wpływających w 1 rejon żeglugi wymagana jest większa liczba osób w załodze oraz specjalistyczne uprawnienia (patenty).

⁹⁵ Informacje pozyskane od Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

⁹⁶ Nie tylko przewozów ładunków skonteneryzowanych, ale również innych, w tym masowych na większą skalę niż obecnie.

⁹⁷ [Czechy zrezygnowały z budowy kanału Dunaj-Odra-Łaba](#), GospodarkaMorska.pl, 8 luty 2023 r., dostęp: 31.03.2025 r.

⁹⁸ 22% jednostek ma 24-48 lat, 77% pow. 49 lat, tylko 1% jednostek ma mniej niż 23 lata. Źródło: Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2022 i 2023, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin, 2024.



Wszystko powyższe wskazuje, że pierwotnie zakładany udział przewozów wodnych śródlądowych w ogóle obsługi GTK w Świnoujściu nie zostanie osiągnięty, co zresztą już dziś wynika z wymienionych wcześniej najnowszych informacji udostępnionych przez inwestora GTK. Jest to bardzo niekorzystny kierunek zmian w zakładanym modal split GTK, zważywszy na niepodważalne korzyści z wykorzystania tej gałęzi przewozów (m.in. środowiskowe, ekonomiczne itp.) oraz niekwestionowany potencjał Odrzańskiej Drogi Wodnej.

5. GOSPODARKA LOKALNA

5.1. PROGNOZA ZAPOTRZEBOWANIA I POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO LOKALNYCH PRZEDSIĘBIORSTW

GTK może stanowić strategiczny element polskiej gospodarki oraz ważny punkt wymiany handlowej. Z tego powodu może się on stać impulsem rozwoju dla regionalnej gospodarki i lokalnych przedsiębiorstw. Jego działalność przyczyni się do powstania nowych miejsc pracy w samym terminalu oraz może spowodować rozwój branż i sektorów działających w jego otoczeniu, takich jak: logistyka, transport, usługi portowe, działalność przetwórcza, rozwojowo-badawcza oraz edukacyjna.

Przykładem wpływu powstania terminalu kontenerowego na lokalne przedsiębiorstwa, który warto przytoczyć w kontekście szacowanego wpływu GTK na otoczenie, jest rozwój Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) w Gdańsku, zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie Baltic Hub. Budowę obiektu rozpoczęto w 2012 roku. Od tego momentu kompleks jest sukcesywnie rozbudowywany. Na terenie o powierzchni 110 hektarów znajduje się obecnie 6 obiektów magazynowych o łącznej powierzchni 180 000 m². Docelowo wielkość ta ma wynieść 500 000 m²⁹⁹, będzie to wtedy największy tego typu obiekt w całym kraju¹⁰⁰. Dynamiczny rozwój PCL wynika ze strategicznej lokalizacji w sąsiedztwie Baltic Hub oraz dostępności rozległych, niezabudowanych terenów w pobliżu terminalu. Warunki te sprzyjają rozwojowi infrastruktury logistycznej. Podobne uwarunkowania nie występują w przypadku GTK w Świnoujściu. Terminal ma powstać na obrzeżach miasta, w znacznej odległości od kolejnej miejscowości (Międzyzdroje), zaś w najbliższym otoczeniu Terminalu znajdować się będą w głównej mierze tereny leśne, objęte ochroną przyrodniczą czy wręcz teren parku narodowego. To zaś w znacznym stopniu ogranicza rozwój Obszaru, w kierunku budowy jakiegokolwiek rodzaju centrum logistycznego, jedynie do niewielkiego obszaru w pobliżu planowanego GTK. Wiadomo jednak, że istnieją plany dalszej jego rozbudowy (patrz: rozdział 1), zatem trudno ocenić, jak duża będzie dalsza ingerencja w teren oraz jaki ostatecznie obszar zostanie przeznaczony pod rozwój przedsiębiorstw powiązanych, a także jak duży obszar zostanie docelowo załadowany.

Niezależnie od tego jak duża powierzchnia terenów zostanie ostatecznie zajęta przez port zewnętrzny, skutkiem inwestycji może być powstanie pewnej liczby nowych przedsiębiorstw transportowych, aczkolwiek bardziej należy liczyć na rozwój już istniejących. Jak pokazał przykład uruchomienia terminalu LNG, pojawienie się tak dużego przedsiębiorstwa na Obszarze nie wpłynęło istotnie na statystyki dot. liczby przedsiębiorstw czy też zatrudnienia. Trzeba jednak zaznaczyć, że terminal gazowy charakteryzuje się swoją specyfiką – przede wszystkim służy przekazywaniu produktu dalej, do gazociągu. W GTK natomiast będą przeladowywane kontenery, które muszą zostać dalej przewiezione transportem drogowym lub kolejowym, zatem można zakładać tutaj inne rozłożenie efektów w postaci zmian w strukturze branży. Należy przypuszczać, że głównym źródłem

⁹⁹ https://investgda.pl/projekty-inwestycyjne/pomorskie-centrum-logistyczne_pcl/, dostęp: 3.04.2025 r.

¹⁰⁰ Ibidem.



utrzymania dla nowych i już istniejących lokalnych firm będzie transport kontenerów na krótkich dystansach. Dalsze przewozy będą raczej realizowane koleją oraz najprawdopodobniej przez większe ogólnopolskie przedsiębiorstwa transportowe, a także przez wielkich operatorów logistycznych działających na rynkach międzynarodowych. Lokalne firmy będą głównie obsługiwać dostawy do miejsc docelowych w województwie zachodniopomorskim lub w pobliżu GTK, które wcześniej były realizowane z innych portów w basenie Morza Bałtyckiego.

Poza zmianami w branży transportowej nie można zaprzeczyć, że GTK może wpłynąć na pojawienie się przedsiębiorstw (oraz rozwój istniejących) w branżach powiązanych z transportem (m.in. stacje paliw, warsztaty mechaniczne i wulkanizacyjne), a także w innych branżach, które świadczyć będą usługi dla zwiększonej liczby osób przebywających w okolicy oraz dla nowych pracowników i, w najlepszym układzie, ich rodzin, o ile będą się oni przenosić na stałe do Świnoujścia lub okolic. Wśród takich usług należy wymienić przede wszystkim: budownictwo (tymczasowo, w okresie budowy) gastronomię, hotelarstwo (szczególnie hotele robotnicze), branża spożywcza, usługi kosmetyczne, edukacyjne i inne. Niemniej trzeba mieć na uwadze, że skala tych zmian nie będzie duża ze względu na zakładane w projekcie liczby nowych pracowników planowanych do zatrudnienia (patrz: kolejny podrozdział).

Podsumowując należy jednak podkreślić też możliwość wystąpienia negatywnych efektów powstania GTK w kontekście rozwoju gospodarczego regionu. Omówiony w niniejszym opracowaniu negatywny wpływ inwestycji na środowisko i turystykę (rozdziały 6 i 7) może spowodować zagrożenie dla już istniejących na rynku przedsiębiorstw z branży turystycznej. Ewentualne ograniczenie ruchu turystycznego może wpłynąć negatywnie na liczbę przedsiębiorstw w skali całego Obszaru. Absorpcja rynku na nowe podmioty w branży portowej (oraz powiązanych) po otwarciu Terminalu może być mniejsza względem luki po podmiotach świadczących usługi w branży turystycznej i medycznej. Tym samym nie można na ten moment jednoznacznie stwierdzić, że powstanie GTK pobudzi rozwój gospodarczy regionu, szczególnie w kontekście Międzyzdrojów, w których udział % branży HORECA w strukturze profilu gospodarczego jest istotnie większy niż w Świnoujściu.

5.2. ANALIZA POPYTU, PODAŻY I STRUKTURY ZATRUDNIENIA NA OBSZARZE

Obecność tak dużych przedsiębiorstw, jakim jest planowany GTK, wpływa istotnie na lokalne otoczenie oraz sytuację na rynku pracy. Sama budowa Terminalu, a także planowane inwestycje służące połączeniu go z już istniejącą infrastrukturą transportową, przyczynią się do powstania nowych miejsc pracy, szczególnie w sektorze budowlanym. Kluczowe projekty obejmują budowę połączenia drogowego pomiędzy węzłem Łunowo a Terminalem, oraz dostępu kolejowego. Konieczne będzie też przyłączenie obiektu do już istniejącej infrastruktury miejskiej oraz wykonanie szeregu prac na samym terenie planowanej inwestycji, w tym również falochronu, basenu portowego, ale także nowego toru podejściowego. Dla porównania przy samej budowie terminalu LNG, który został otwarty w Świnoujściu w 2015 roku, zatrudnionych było średnio ponad 1000 osób



dziennie¹⁰¹, aczkolwiek należy podkreślić, że były to tymczasowe miejsca pracy, zaś większość pracowników nie pochodziła z analizowanego obszaru.

Po zakończeniu prac budowlanych i uruchomieniu GTK w Świnoujściu zakłada się zatrudnienie:

- w pierwszym etapie działalności terminalu 250 wykwalifikowanych pracowników;
- docelowo 500 wykwalifikowanych po zakończeniu drugiego etapu¹⁰².

Analizując statystyki dotyczące liczby miejsc pracy warto dla porównania przytoczyć wielkości zatrudnienia w terminalu Baltic Hub w Gdańsku. W 2023 roku port ten obsłużył ponad 2 mln TEU i zatrudniał łącznie 1 350 osób¹⁰³. Jak widać, choć docelowo w GTK w Świnoujściu planuje się przepustowość na poziomie około 1,5 mln TEU rocznie (75% wolumenu Baltic Hub z 2023 r.), to skala zatrudnienia będzie niższa (ok. 40% zatrudnienia w Baltic Hub). Struktura zatrudnienia w terminalach kontenerowych nie zawsze bowiem skaluje się proporcjonalnie do wielkości przeładunków. Część funkcji, zarówno operacyjnych, jak i administracyjnych, musi być realizowana niezależnie od skali działalności, różne są też technologie składowania, a także poziom automatyzacji poszczególnych procesów. Funkcjonowanie GTK wymagać będzie zatrudnienia specjalistów w wielu obszarach, przy czym największe zapotrzebowanie będzie dotyczyło takich pracowników, jak:

- operatorzy sprzętu przeładunkowego – odpowiedzialni za załadunek i rozładunek kontenerów;
- personel techniczny – m.in.: mechanicy, elektrycy i różnego rodzaju specjaliści;
- personel logistyczny – planiści oraz koordynatorzy transportu;
- specjaliści IT;
- personel administracyjny i zarządzający.

W samym GTK zatrudnienie znajdą również pracownicy z branż uzupełniających, jak ochrona i personel sprzątający, oraz innych branż związanych z działalnością Terminalu m.in.: administracja państwowa, usługi dla firm portowych, transport i logistyka czy handel. Sam fakt pojawienia się nowych miejsc pracy niestety nie oznacza jedynie pozytywnego efektu. Kluczowa w tym kontekście jest bowiem demografia. Jak pokazują statystyki, liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym w Świnoujściu systematycznie spadała w ciągu ostatnich dziesięciu lat (Wykres 6). Podobnie saldo zastępowalności pokoleń (czyli różnica liczby mieszkańców między grupami wiekowymi 20–24 i 60–64 lat oraz 10–24 i 50–64 lat) wskazuje na niekorzystną strukturę demograficzną z punktu widzenia rynku pracy. Grupy wiekowe 10–24 i 20–24, czyli osoby wchodzące w dorosłość i zasilające ten rynek, są znacznie mniej liczne niż odpowiadające im grupy 50–64 i 60–64, które stopniowo z tego rynku odchodzą. Oznacza to, że w najbliższych latach na lokalnym rynku pracy pogłębiać się będzie luka w dostępności do siły roboczej. Może to stanowić istotne wyzwanie dla

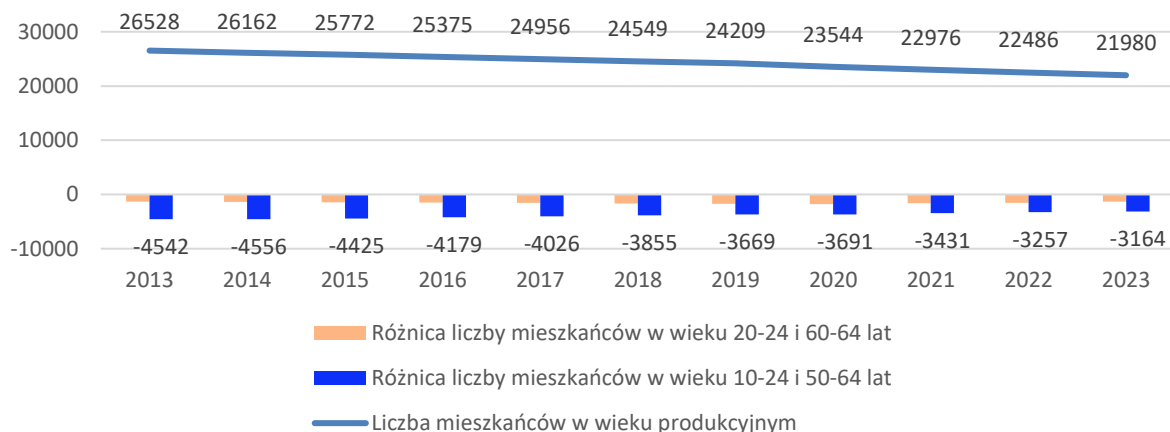
¹⁰¹ [Świnoujście. Terminal LNG stworzy tysiące miejsc pracy](#), dostęp: 3.04.2025 r.

¹⁰² Materiały ZMPSiŚ i DEME.

¹⁰³ <https://baltichub.com/storage/uploads/777231a2-668f-4595-919b-f8448f1b8fe7/05072024-Raport-Zrownowazonego-Rozwoju-2023.pdf>, dostęp: 3.04.2025 r.

pozyskiwania pracowników do GTK, szczególnie jeśli przedsiębiorstwo liczy na zatrudnianie osób z regionu.

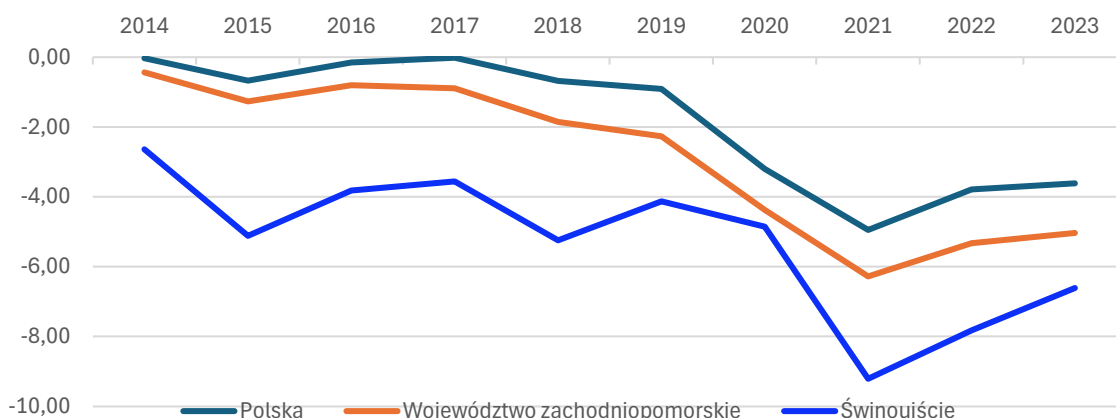
Wykres 6. Zmiany liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym w Świnoujściu oraz relacja liczebna pokoleń wchodzących i wychodzących z rynku pracy w latach 2013-2023



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie BDL GUS oraz <https://monitorrozwoju.pl/>

Kolejnym czynnikiem demograficznym mającym bezpośredni wpływ na udział pracowników lokalnych w GTK jest przyrost naturalny. Wskaźnik ten w Świnoujściu utrzymywał się na ujemnym poziomie przez całą poprzednią dekadę. Miasto regularnie notowało gorsze wyniki w tym zakresie niż średnia krajowa i wojewódzka. Pewne nadzieje na zmianę tego trendu dają statystyki z lat 2022-2023, kiedy to nastąpiło odbicie w kierunku wzrostowym, jednak dopiero kolejne analizy będą w stanie potwierdzić, czy ta tendencja się utrzymuje.

Wykres 7. Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców w latach 2014-2023



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

Dodatkowym elementem demograficznym powodującym malejącą liczbę ludności w Świnoujściu są migracje. Duża liczba osób wyjeżdża z miasta, nie widząc perspektyw znalezienia atrakcyjnej pracy oferowanej na lokalnym rynku.

Wszystkie powyższe aspekty demograficzne sprawiają, że w Świnoujściu występuje bardzo niskie bezrobocie. W 2023 roku na jedną ofertę pracy przypadało 4,56 zarejestrowanego



bezrobotnego. Jest to ponad dwukrotnie niższy wynik niż średnia dla całego kraju wynosząca 9,27 (Tabela 4). Analiza stopy bezrobocia w mieście oraz okolicznych gminach wskazuje, że wielkości te są relatywnie niskie w skali kraju.

Tabela 4. Dane dotyczące zatrudnienia i rynku pracy z 2023 roku w Świnoujściu, Międzyzdrojach i okolicznych gminach

	Polska	Województwo zachodniopom.	Świnoujście	Gmina Międzyzdroje	Gmina Wolin	Gmina Przybiernów	Gmina Stepnica
Liczba mieszkańców	37 636 508	1 631 784	40 948	6 028	11 647	4 817	4 702
Stopa bezrobocia	5,1%	6,7%	4,2%	4,2%	6,5%	7,0%	2,8%
% mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym	18,24%	17,09%	14,40%	14,13%	16,10%	17,00%	17,46%
% mieszkańców w wieku produkcyjnym	58,42%	58,10%	56,50%	56,42%	58,02%	59,91%	61,00%
% mieszkańców w wieku poprodukcyjnym	23,34%	24,81%	29,10%	29,45%	25,88%	23,08%	21,54%
Średnie wynagrodzenie brutto ¹⁰⁴	7 595,30 zł	7 007,40 zł	6 847,78 zł	6 058,19 zł	6 058,19 zł	6 734,89 zł	6 734,89 zł
Liczba zarejestrowanych bezrobotnych na jedną ofertę pracy	9,01	6,64	4,32	-	-	-	-

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

Niewielka liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym, w połączeniu z niedużą liczbą mieszkańców ogółem oraz niskim poziomem bezrobocia, a do tego niekorzystny wskaźnik zastępowalności pokoleń mogą oznaczać bardzo ograniczoną podaż siły roboczej w regionie. Jednym z kluczowych sposobów przyciągnięcia pracowników do GTK może więc być płaca, wyższa niż w typowych dla Obszaru miejscach pracy. W 2023 roku średnie wynagrodzenie brutto w Świnoujściu było niższe niż w województwie zachodniopomorskim i całej Polsce. Z kolei średnie zarobki w kraju w sektorze „Transport i gospodarka magazynowa” według klasyfikacji PKD wynosiły w 2023 roku 6679,09 zł, co przy minimalnej krajowej, zwykle płaconej pracownikom w sektorze turystyki (z której można zakładać, że pracownicy będą się przenosić do GTK), w wysokości 4666 zł jest istotnie wyższą kwotą. Należy jednak pamiętać, że w rzeczywistości zarobki w turystyce na Obszarze są wyższe, co wynika z faktu, że osoby pracujące w tej branży prowadzą własne działalności gospodarcze. Dla nich zatem takie przebranżowienie może nie być atrakcyjne, za to powstanie GTK może się wiązać z uciążliwościami ze względu na obniżenie atrakcyjności turystycznej regionu i w rzeczywistości spadek poziomu dochodów.

¹⁰⁴ Dane dotyczące średniego wynagrodzenia brutto dotyczą podmiotów gospodarczych zatrudniających minimum 10 pracowników.



Wszystkie wyżej przeanalizowane cechy rynku pracy na Obszarze każą się zastanowić skąd GTK będzie czerpać pracowników. W omówionym wcześniej gdańskim Baltic Hub, ponad 50% pracowników pochodzi z Gdańska lub jego okolic¹⁰⁵. Należy jednak pamiętać, że Świnoujście jest znacznie mniejsze od Gdańska (ok. 487 tys. mieszkańców). Również najbliższe otoczenie Świnoujścia, w tym gmina Międzyzdroje, charakteryzuje się niewielką liczbą ludności oraz podobną sytuacją demograficzną, co stanowi istotny kontrast w porównaniu z obszarem Trójmiasta i jego okolic. Rejony te są też znacznie gęściej zaludnione, a sama charakterystyka funkcjonalna zabudowy również jest inna (patrz: rozdział 3). W przypadku Świnoujścia i jego najbliższego otoczenia, ze względu na opisane wyżej uwarunkowania, należy spodziewać się, że udział lokalnych pracowników będzie relatywnie niższy.

Można przyjąć, że maksymalnie około 20–30% zatrudnionych w GTK pochodzić będzie z samego Świnoujścia, zaś ok. 5-8% z gminy Międzyzdroje. Już przy takim poziomie zatrudnienia istnieje duże prawdopodobieństwo konieczności przebranżowienia na dużą skalę osób zatrudnionych na lokalnym rynku pracy, a co za tym idzie: odpływ pracowników z ich obecnych miejsc pracy. W początkowej fazie terminal zatrudni około 250 osób, zatem można zakładać, że blisko 75 z nich będzie mieszkańcami Świnoujścia. Przyjmując, że każde miejsce pracy w porcie generuje cztery kolejne w jego bezpośrednim otoczeniu¹⁰⁶, oznacza to powstanie łącznie około 250 nowych miejsc pracy w regionie¹⁰⁷.

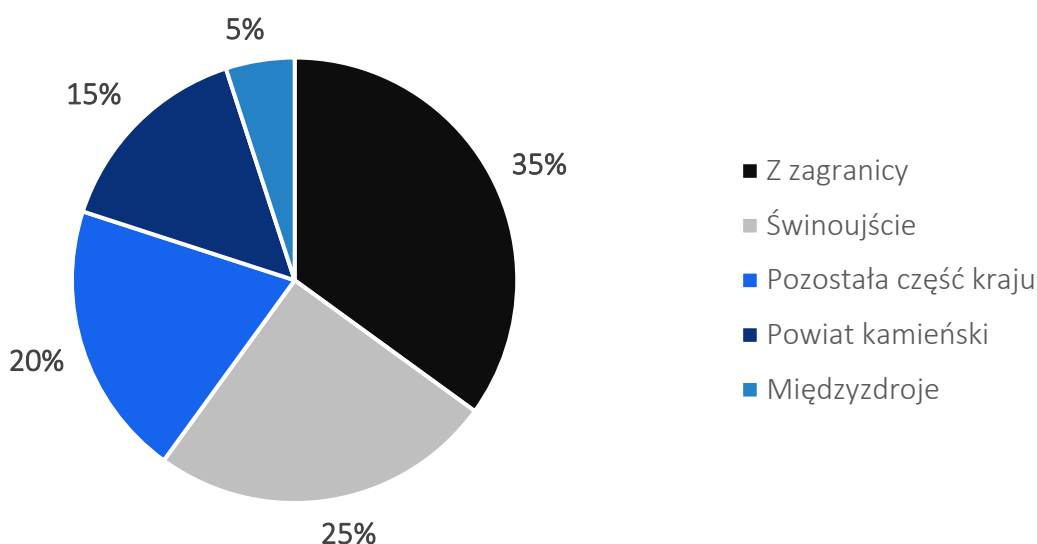
Pozostała część pracowników, szczególnie tych bardziej wykwalifikowanych, takich jak specjaliści IT, kadra zarządzająca czy inżynierowie, będzie musiała zostać zrekrutowana spoza Świnoujścia i Międzyzdrojów. Można przyjąć, że udział krajowych pracowników pochodzących spoza Obszaru będzie wynosił ok. 35% (15% z powiatu kamieńskiego oraz 20% z pozostałej części kraju). Ze względu na trudności w rekrutacji lokalnych i krajowych pracowników na stanowiska wymagające kwalifikacji technicznych (np. operatorzy sprzętu przetadunkowego, mechanicy, elektrycy), jak również niskopłatnych i trudnych fizycznie stanowisk (np. magazynierzy, sprzątanie, ochrona, gastronomia), przewiduje się konieczność pozyskania części siły roboczej z zagranicy. Należy tutaj zaznaczyć, że zatrudnienie pracowników z Niemiec jest mało prawdopodobne, ze względu na różnicę w zarobkach oraz jeszcze mniej korzystną sytuację demograficzną wschodniej części landu Mecklemburg-Vorpommern. Wszystko to oznacza, że ok. 30-40% pracowników GTK pochodzić będzie z krajów Europy Wschodniej oraz z Azji, co obserwowane jest już w innych portach i centrach logistycznych w Polsce.

¹⁰⁵ <https://baltichub.com/kariera/o-nas>, dostęp: 3.04.2025 r.

¹⁰⁶ Jak wynika z analizy M. Matczaka *Polskie porty morskie jako biegun rozwoju gospodarczego kraju i regionów lokalizacji*, każde miejsce pracy w porcie generuje cztery w bezpośrednim otoczeniu, czyli branżach jak: transport, logistyka czy działalność badawczo-rozwojowa. Efekty działania portu można podzielić na pośrednie i wzbudzone. Efekty pośrednie obejmują funkcjonowanie samego portu oraz sektorów z nim powiązanych. Natomiast efekty wzbudzone wynikają z wydatków osób zatrudnionych w sektorach związanych z portem. Działalność GTK przyczyni się do pewnego wzrostu popytu na usługi gastronomiczne i hotelarskie w Świnoujściu. Pracownicy firm związanych z działalnością portową i okotoportową, przybывая do Świnoujścia, będą korzystać z lokalnej infrastruktury, co dodatkowo pobudzi rozwój tych sektorów.

¹⁰⁷ Mając na uwadze specyficzne uwarunkowania lokalne oraz bazując na analizach benchmarkowych (zmiany na rynku pracy po otwarciu terminalu LNG) mnożnik nowopowstałych miejsc pracy wynoszący 1:4 odniesiono w tym przypadku jedynie do liczby miejsc pracy dla pracowników pochodzących ze Świnoujścia.

Wykres 8. Możliwa struktura pochodzenia pracowników terminalu GTK w Świnoujściu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Dane Głównego Urzędu Statystycznego z końca 2024 roku wskazują, że cudzoziemcy stanowili 6,8% ogółu zatrudnionych w Polsce, a ich liczba systematycznie rośnie. Z kolei w Świnoujściu w 2023 roku oficjalnie zatrudnionych było 1999 obcokrajowców co stanowiło ponad 10% ogółu zatrudnionych¹⁰⁸. Prognozy na kolejne lata przewidują dalszy wzrost udziału imigrantów w rynku pracy, szczególnie w regionach rozwijających się gospodarczo i inwestycyjnie, a do takich można zaliczyć Świnoujście. Skala zatrudnienia obcokrajowców w GTK może się jednak zwiększać w zależności od kilku kluczowych czynników, takich jak: tempo rozwoju inwestycji, dostępność zasobów ludzkich na rynku lokalnym oraz polityka migracyjna państwa.

Podsumowując należy zaznaczyć, że rozwój GTK może wywołać istotne reperkusje na lokalnym rynku pracy. Z powodu relatywnie wyższych wynagrodzeń, może dojść do przesunięć kadrowych z innych sektorów – szczególnie z branży turystycznej, gdzie dominują zatrudnienia na umowach sezonowych i/lub z minimalnym wynagrodzeniem. W regionie o rozwiniętej funkcji turystycznej, takim jak Świnoujście i okolice, może to doprowadzić do niedoborów pracowników w tym sektorze. Pracownicy, kierując się względami ekonomicznymi, mogą rezygnować z pracy na rzecz bardziej stabilnych i lepiej płatnych posad w logistyce i przemyśle. Te przesunięcia mogą przyczynić się do ogólnego wzrostu dochodów, zaś osoby zatrudnione w Terminalu będą też wydawać swoje wynagrodzenia lokalnie, co wpłynie na zwiększenie obrotów w lokalnych firmach i przyczyni się do rozwoju gospodarki lokalnej. Sytuację jednak dodatkowo komplikuje działalność parku przemysłowego i centrum logistycznego w gminie Goleniów, które również wysysają dużą liczbę pracowników z całego regionu. Może to prowadzić do konkurencji o ograniczone zasoby kadrowe pomiędzy GTK a innymi podmiotami gospodarczymi.

Całą sytuację należy też rozpatrywać w bardziej długofalowym ujęciu. Ponieważ lokalne społeczeństwo mierzy się z niekorzystnymi trendami, takimi jak kurczenie się populacji

¹⁰⁸ <https://monitorrozwoju.pl/>, dostęp: 18.05.2025 r.



w wieku produkcyjnym, migracje oraz starzenie się ludności, zmiany wywołane przez powstanie GTK można potraktować jako szansę na odwrócenie negatywnych tendencji. GTK może się okazać impulsem, który wpłynie na poprawę sytuacji demograficznej gminy oraz na dywersyfikację lokalnego rynku pracy. Aby przeciwdziałać negatywnym efektom zmian na rynku pracy warto rozważyć wdrożenie długofalowych działań. Kluczowe w tym ujęciu powinno być zachęcanie młodych osób wchodzących na rynek pracy, do pozostania w Świnoujściu, a taką właśnie możliwość będzie dawać Terminal oraz branża z nim powiązane. Poza zatrzymywaniem na miejscu własnych mieszkańców drugim działaniem mogłoby być ściąganie pracowników z dalszych rejonów kraju oraz z zagranicy wraz z ich rodzinami – szczególnie w przypadku osób przybywających z odleglejszych regionów. Taka polityka nie tylko zwiększyłaby liczbę dostępnych pracowników, ale również pozytywnie wpłynęłaby na zapewnienie długoterminowego osadnictwa. Bardzo istotne jest także zapewnienie dostępu do właściwego poziomu i kierunku edukacji, co pozwoli łatwiej dopasować się społeczeństwu do zmian.

5.3. ZAPLECZE EDUKACYJNE I POTENCJAŁ KSZTAŁCENIA KADR DLA GTK

Dwa najbliższe ośrodki akademickie, mogące odegrać kluczową rolę w kształceniu przyszłych kadr dla GTK, to Szczecin i Koszalin. Oba miasta dysponują uczelniami o profilu technicznym i morskim, co tworzy solidne podstawy dla współpracy z Terminalem i dostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb rozwijającego się rynku pracy.

W Szczecinie funkcjonuje Politechnika Morska, posiadająca w ofercie kierunki bezpośrednio związane z działalnością portową i logistyką morską, takie jak: transport (ze specjalnością eksploatacja portów i floty morskiej oraz eksploatacja terminali kontenerowych), nawigacja, mechanika i budowa maszyn. Oprócz Politechniki Morskiej w mieście działa także Uniwersytet Szczeciński, Pomorski Uniwersytet Medyczny oraz kilka uczelni niepublicznych, choć ich profil nie jest bezpośrednio związany z działalnością GTK. W Koszalinie kluczowymi instytucjami są: Politechnika Koszalińska, oferująca kierunki techniczne (automatyka, informatyka, logistyka), Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa oraz Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa.

Zarówno szczecińskie, jak i koszalińskie uczelnie mają potencjał, by rozszerzyć swoją ofertę dydaktyczną o nowe kierunki dostosowane do potrzeb GTK i branż towarzyszących. Należy jednak podkreślić że specjalność – eksploatacja portów i floty morskiej terminali kontenerowych została stworzona z myślą o powstawaniu Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu.

Warto również zaznaczyć obecność Technikum Morskiego w Świnoujściu, które stanowi istotny element lokalnego zaplecza edukacyjnego. Kształci ono uczniów w zawodach takich jak technik mechanik okrętowy, technik logistyk czy technik nawigator morski, co już dziś jest bezpośrednim wsparciem dla przyszłych operacji Terminalu i może stanowić podstawę do rozwoju dualnego systemu kształcenia we współpracy z GTK. Aby jednak w pełni wykorzystać potencjał rozwojowy GTK, należałoby przeprowadzić szczegółową analizę przyszłego zapotrzebowania na kadry dla GTK, porównać ją dokładnie z dostępnością



miejsc w placówkach edukacyjnych na specyficznych kierunkach i wprowadzić odpowiednie zmiany będące odpowiedzią na zmiany w popycie na pracę. Takie działania warto podjąć z wyprzedzeniem mając na uwadze czas trwania edukacji, a także na odpowiednio szeroką skalę, tj. uwzględniając nie tylko zatrudnienie w samym GTK, ale również w branżach bezpośrednio i pośrednio powiązanych. Przy właściwym podejściu do zagadnienia możliwe będzie uzyskanie równoległego rozwoju wszystkich tych sektorów.

Rozwój tego sektora jest bardzo ważny w kontekście dywersyfikacji lokalnego rynku pracy i zapobiegnięcia problemów w postaci „podbierania” pracowników z innych branż. Wyszakowanie odpowiednich kadr może zapewnić długofalowe korzyści w regionie i stanowić zachętę do pozostania dla młodych ludzi.

5.4. OCENA WPŁYWU NA INFRASTRUKTURĘ I USŁUGI KOMUNALNE

Budowa i użytkowanie Terminalu Kontenerowego to nie tylko inwestycje na jego terenie, ale również elementy poza samym terminalem, łączące go z istniejącą infrastrukturą techniczną, w tym również transportową, co zostało opisane w rozdziale 4.

Zgodnie z Opinią Sanitarną Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, do terminalu zostanie doprowadzona miejska **sieć wodociągowa**. Zaopatrzenie Terminalu w wodę będzie się odbywać za pomocą połączenia z istniejącą częścią sieci w ulicy Ku Morzu. Zakład Wodociągów i Kanalizacji odmówił zapewnienia dostawy wody pitnej we wnioskowanym zakresie $15\text{m}^3/\text{h}$, przez brak wolnych zasobów. Obecnie wydano warunki na wykonanie podłączenia w zakresie $5\text{m}^3/\text{h}$. Potrzeby inwestycji zostały jednak oszacowane na 100 m^3 na dobę – woda będzie wykorzystywana m.in. przez warsztat, obsługę statków cumujących w porcie oraz na cele pożarowe. Ze względu na ograniczone możliwości przesyłowe sieci na terenie Terminalu konieczne będzie zatem powstanie zbiornika buforowego, zapewniającego potrzebny zapas wody dla prawidłowego i bezpiecznego działania GTK. Zbiorniki mają mieć pojemność w graniach $200\text{-}250\text{ m}^3$ ¹⁰⁹. Takie rozwiązanie problemu powinno uniemożliwić wystąpienie negatywnego oddziaływania GTK na świnoujską sieć wodociągową w kontekście pozostałych jej użytkowników oraz samego utrzymania sieci.

Z Terminalu będą również odprowadzane **ścieki** sanitarne oraz przemysłowe, pochodzące z działania portu i obsługi statków. Będą one poddawane oczyszczeniu i unieszkodliwieniu w specjalnych instalacjach przed włączeniem ich do gminnej kanalizacji sanitarnej. Na terenie Terminalu powstanie w tym celu specjalna pompownia ścieków, które dopiero w dalszej kolejności zostaną włączone w sieć miejską. Obecnie brak jest dostępnych danych dotyczących przewidywanej ilości ścieków, które będą odprowadzane z Terminalu, oraz analiz wpływu tej inwestycji na obciążenie miejskiej sieci kanalizacyjnej. Niemożliwa jest zatem ocena wpływu tego zagadnienia na sieci kanalizacyjne gmin Świnoujście i Międzyzdroje.

Odwodnienie części lądowej Terminalu oraz pirsu ma zostać zrealizowane poprzez szczelną sieć kanalizacji deszczowej, zbierającą wody opadowe z dachów i nawierzchni

¹⁰⁹ [Postanowienie PGWWP RZGW w Szczecinie dla przedsięwzięcia pn. Budowa terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu](#).



utwardzonych. System powinien być wyposażony w urządzenia podczyszczające (piaskownik, separator substancji ropopochodnych). Na pirsie przewiduje się budowę trzech niezależnych systemów kanalizacyjnych¹¹⁰. Zgodnie z wymaganiami RDOŚ wody opadowe z dróg należy po podczyszczeniu odprowadzać do gruntu przez zbiorniki rozsączające. W przypadku odprowadzania do morza konieczne jest wcześniejsze ich retencjonowanie w zbiornikach lub kanałach. Zakładając funkcjonowanie Terminalu zgodnie z wymaganiami RDOŚ, GTK nie powinien mieć w tym kontekście negatywnych oddziaływań na gminę Świnoujście ani Międzyzdroje.

W kontekście **gospodarki odpadami** planowany Terminal będzie musiał zostać wyposażony w odpowiednią infrastrukturę służącą bezpiecznemu składowaniu oraz przekazywaniu odpadów do dalszego zagospodarowania. Na terenie inwestycji przewiduje się wyznaczenie specjalnych stref do czasowego magazynowania odpadów, które będą właściwie oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Miejsca te muszą być przystosowane do bezpiecznego przechowywania różnych rodzajów odpadów, w tym również niebezpiecznych, które będą powstawały zarówno na etapie budowy, jak i w trakcie funkcjonowania Terminalu. Wśród odpadów niebezpiecznych, które mogą pojawić się w toku działalności, wymienia się m.in. zużyte oleje napędowe, pozostałości ciekłych paliw czy odpady pochodzące z fizycznej i mechanicznej obróbki powierzchni metali. Dodatkowo wszelkie odpady wytwarzane na statkach zawijających do Terminalu będą musiały być przekazywane do portowych urządzeń odbiorczych. Zapewnienie prawidłowego systemu gospodarowania odpadami, w tym szczególnie odpadami niebezpiecznymi, jest jednym z kluczowych wymogów Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, jednak ich spełnienie zapewni w tym kontekście bezpieczeństwo gminie Świnoujście i Międzyzdroje.

Terminale kontenerowe należą do wyjątkowo energochłonnych obiektów przemysłowych ze względu na intensywne zużycie energii przez urządzenia techniczne obsługujące procesy przetwarzające. Kluczowymi odbiornikami **energii** są suwnice placowe, ciągniki terminalowe, oświetlenie, system *shore power* oraz flota pojazdów. Przykładowo, w gdańskim terminalu Baltic Hub wymiana 10 suwnic na elektryczne pozwoliła na oszczędność około 1 miliona litrów oleju napędowego rocznie¹¹¹. Najpowszechniejszą praktyką zasilania terminali kontenerowych jest ich przyłączanie do miejskiej sieci energetycznej, która stanowi główne źródło energii. Jako alternatywę stosuje się również lokalną produkcję energii w postaci m.in.: instalacji fotowoltaicznych montowanych na specjalnych konstrukcjach technicznych lub dachach budynków.

W ramach budowy GTK przewiduje się realizację dwóch niezależnych przyłączy energetycznych. Zarządcą lokalnej sieci w przypadku GTK będzie Enea Operator. W fazie budowy będzie wykorzystywane tymczasowe zasilanie 15 kV, o mocy przyłączeniowej około 22 200 kW. Po zakończeniu inwestycji planowane jest uruchomienie docelowego przyłącza poprzez budowę Głównego Punktu Zasilającego (GPZ) 110/15 kV wraz z dwustronnym zasilaniem liniami kablowymi, o mocy docelowej około 50 000 kW. Przy planowanej przepustowości GTK na poziomie 1,5 mln TEU rocznie, szacunkowe zapotrzebowanie

¹¹⁰ [Postanowienie PGWWP RZGW w Szczecinie dla przedsięwzięcia pn. Budowa terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu](#).

¹¹¹ <https://baltichub.com/storage/uploads/777231a2-668f-4595-919b-f8448f1b8fe7/05072024-Raport-Zrownowazonego-Rozwoju-2023.pdf>, dostęp: 3.04.2025 r.



energetyczne wyniesie około 20 000 MWh. Dla porównania, terminal Baltic Hub w 2023 roku zużył 26 110 MWh energii, z czego według deklaracji operatora terminalu 100% pochodziło z odnawialnych źródeł energii¹¹².

W celu ograniczenia oddziaływań środowiskowych podczas eksploatacji Terminalu planuje się m.in. wyposażenie urządzeń w **niskoemisyjne** napędy elektryczne lub gazowe oraz zasilanie jednostek pływających energią elektryczną z lądu (*shore power*) podczas ich postoju przy nabrzeżu. Pozwoli to na ograniczenie emisji spalin, hałasu i zapylenia w otoczeniu Terminalu. Na terenie obiektu zlokalizowana zostanie również wewnętrzna stacja paliw umożliwiająca tankowanie sprzętów i maszyn koniecznych do funkcjonowania Terminalu.

W ramach budowy GTK zrealizowane zostanie też przyłącze gazowe zapewniające dostęp do sieci gazowej dla budynków kubaturowych na terenie Terminalu w celu ogrzewania i przygotowania ciepłej wody użytkowej w budynkach. Terminal zostanie podłączony do sieci operatora Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. W tej kwestii nie przewiduje się wystąpienia żadnych utrudnień dla odbiorców zlokalizowanych na terenie gmin Świnoujście i Międzyzdroje.

Przez fragment terenu inwestycji przebiegają sieci: telekomunikacyjna, elektroenergetyczna i gazowa. **Ewentualne kolizje planowanego zagospodarowania terenu ze wspomnianymi sieciami** zostaną usunięte na koszt inwestora, w związku z czym nie występuje zagrożenie negatywnego wpływu na jakość usług dla okolicznych mieszkańców i podmiotów gospodarczych.

W ramach realizacji inwestycji inwestor zobowiązany jest do zapewnienia odpowiednich **zabezpieczeń przeciwpożarowych** oraz rozwiązań komunikacyjnych dla użytkowników, jak również dla gruntów leśnych użytkowanych przez Nadleśnictwo Międzyzdroje, zlokalizowanych w sąsiedztwie Terminalu. Zakres tych działań powinien zostać uprzednio uzgodniony z Nadleśnictwem Międzyzdroje. Przykładowe działania to: wykonanie odpowiedniej liczby dojazdów pożarowych powiązanych z istniejącą siecią dróg publicznych, a także realizacja wielofunkcyjnego, otwartego punktu czerpania wody do celów przeciwpożarowych.

5.5. OSZACOWANIE WPŁYWU BUDOWY GTK NA BUDŻETY JST

Działalność Terminalu Kontenerowego będzie oddziaływać na wpływy podatkowe dla jednostek samorządu terytorialnego. Od 2025 roku obowiązuje nowy system rozliczania podatków z samorządami, zwiększający ich udział w dochodach z PIT i CIT przy jednoczesnym ograniczeniu subwencji ogólnej. Podatek od nieruchomości od GTK w całości trafi do budżetu Świnoujścia, na którego terenie powstanie. Zwolniona z tego podatku jest jedynie infrastruktura portowa, natomiast budynki, takie jak biura czy magazyny, podlegają opodatkowaniu. Poniżej przedstawiono prognozowane wpływy z PIT, CIT i podatku od nieruchomości dla gminy, przy czym są to wpływy całkowite, wprost prezentujące jedynie ile będzie generować sam GTK. Należy jednak podkreślić, że szacunek

¹¹² <https://baltichub.com/storage/uploads/777231a2-668f-4595-919b-f8448f1b8fe7/05072024-Raport-Zrownowazonego-Rozwoju-2023.pdf>, strona 51, dostęp: 3.04.2025 r.



ten ma charakter orientacyjny. **W praktyce część zatrudnionych przejdzie do pracy w Terminalu z innych miejsc zatrudnienia. W takim przypadku wpływy z PIT będą zależeć nie od pełnej kwoty ich wynagrodzenia, lecz jedynie od różnicy między dotychczasowymi a nowymi dochodami. Oznacza to, że rzeczywisty wzrost dochodów miasta z tytułu PIT będzie istotnie niższy niż prezentuje tabela.** W analizie przyjęto założenie, że spośród 250 pracowników terminalu GTK, około 75 będzie mieszkańcami Świnoujścia.

Tabela 5. Szacunkowe roczne wielkości wpływów z poszczególnych podatków, którymi objęty będzie GTK do budżetu gminy Świnoujście

Rodzaj podatku	Prognozowana wielkość wpływów	Opis
PIT	242 000 zł	Przy założeniu że 75 pracowników mieszka na terenie miasta i średnich zarobkach brutto wynoszących 7 130,85 zł miesięcznie.
CIT	648 000 zł	Przy założeniu, że GTK i podmioty gospodarcze z nim związane będą generować 50 mln złotych dochodu rocznie.
Podatek od nieruchomości	1,2 mln zł rocznie	Przy założeniu, że powierzchnia lądowa terminalu wynosić będzie ok. 65 ha.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Ponownie należy podkreślić, że wielkości zaprezentowane powyżej prezentują wpływy dla Gminy z samego GTK. Należy mieć na uwadze, że jednocześnie, ze względu na przesunięcia na rynku pracy, zmaleją wpływy z innych branż, szczególnie z branży turystycznej. Niemniej różnica w tych wpływach ostatecznie powinna być dodatnia, ze względu na wyższe średnie zarobki w branży transportowo-przemysłowej, a także mając na uwadze, że część pracowników będzie jednak nowych na rynku. Porównując wpływy z podatku od nieruchomości, warto zauważyć, że obecnie terminal LNG zasila budżet miasta kwotą blisko 40 mln zł rocznie¹¹³, a w najbliższych latach suma ta wzrośnie do około 70 mln zł¹¹⁴. To wielokrotnie więcej niż, szacowane wpływy z powstającego GTK. Różnica ta wynika z różnych rodzajów budynków, jest to kluczowy czynnik wpływający na wysokość podatku od nieruchomości. Terminal LNG składa się głównie z zaawansowanej infrastruktury technicznej, takiej jak zbiorniki na gaz, które klasyfikowane są jako budowle podlegające wyższej stawce podatkowej. W przypadku GTK dominować będą niezabudowane place składowe i infrastruktura o niższej kategorii podatkowej. Z kolei wpływy z podatku od gruntów będą na porównywalnym poziomie, ponieważ powierzchnia obu terminali jest zbliżona. Trzeba jednak podkreślić, że w strukturze dochodów z podatku od nieruchomości, to właśnie budowle, a nie grunty generują zdecydowanie większe wpływy.

Znacząca część pracowników będzie pochodzić z gmin położonych najbliżej powstającego Terminalu. Gminy te nie będą czerpały zysków z podatku od nieruchomości, ponieważ GTK nie znajduje się na ich terenie. Pozostanie im podatek PIT od osób fizycznych

¹¹³ [Pierwsze środki z podatku od nieruchomości z terminala LNG](#), dostęp: 3.04.2025 r.

¹¹⁴ W związku z uruchomieniem kolejnego zbiornika na gaz.



zamieszkujących ich teren oraz wpływy z podatku CIT od firm, których działalność będzie powiązana z funkcjonowaniem GTK i które będą zlokalizowane na obszarze tych jednostek samorządu terytorialnego. Należy pamiętać, że nie da się określić dokładnej liczby ani lokalizacji przedsiębiorstw, które powstaną lub rozwiną się wraz z działalnością Terminalu, ani też liczby mieszkańców każdej JST pracujących na terenie Terminalu.

Warto przypomnieć, że w 2023 roku liczba zarejestrowanych bezrobotnych w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego (JST) regionu przedstawiała się następująco: Świnoujście – 545 osób, Wolin – 443, Międzyzdroje – 146, Przybiernów – 89, Stepnica – 81. Powstanie GTK, jako inwestycji generującej miejsca pracy, może przyczynić się do zmniejszenia liczby bezrobotnych, co w konsekwencji przełoży się na ograniczenie wydatków publicznych na zasiłki. Choć oszczędności te nie stanowią bezpośredniego zysku dla budżetów gmin, to jednak w szerszej perspektywie wzrost zatrudnienia wpłynie pozytywnie na ich sytuację finansową i społeczną. Ponieważ jednak ogólna skala bezrobocia na Obszarze jest niska, zatem korzyści z tego tytułu dla gmin również będą bardzo niewielkie.

Dodatkowe korzyści mogą wynikać z aktywności konsumenckiej osób zatrudnionych zarówno bezpośrednio w terminalu, jak i w firmach branż powiązanych. Pracownicy ci będą wydawać część swoich dochodów na potrzeby codziennego życia, co przyczyni się do wzrostu obrotów w lokalnym handlu, gastronomii, usługach zdrowotnych, rozrywce i innych segmentach gospodarki. Zwiększony obrót pieniądza w regionie będzie miał bezpośrednie przełożenie na pobudzenie lokalnej gospodarki i poprawę kondycji finansowej samorządów.

Należy jednak zaznaczyć, że wzrost dochodów gmin z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT) nie będzie proporcjonalny do skali zatrudnienia. Wynika to z faktu, że bezrobocie w regionie jest stosunkowo niskie, a więc znaczna część pracowników GTK mieszkających w Świnoujściu przeniesie się z innych branż, w których już wcześniej odprowadzali podatek PIT do lokalnej kasy samorządowej. W wielu przypadkach różnica w dochodach JST będzie wynikać głównie z różnic w poziomie wynagrodzeń – wyższych w GTK w porównaniu do wcześniejszych miejsc zatrudnienia, np. w turystyce czy usługach.

Dodatkowo, w przypadku pracowników pochodzących z innych gmin, podatek PIT trafi do gminy ich zamieszkania, a nie Świnoujścia. W przypadku pracowników zagranicznych istotnym aspektem jest zapewnienie, by rozliczali oni PIT lokalnie tj. w miejscu faktycznego świadczenia pracy i zamieszkania. Obecnie obowiązujące przepisy zakładają, że PIT odprowadzany jest w miejscu rezydencji podatkowej pracownika, co oznacza, że bez odpowiednich działań administracyjnych i informacyjnych istnieje ryzyko, iż podatki pracowników zatrudnionych w Świnoujściu, a pochodzących z zagranicy nie będą trafiały do świnoujskiego budżetu. Jednak należy mieć na uwadze, że przekonanie do płacenia podatków w miejscu zatrudnienia może być niezwykle trudne, ze względu choćby na konieczność spełnienia odpowiednich warunków, w tym m.in. co najmniej 8 miesięcy pracy w danym miejscu. Przy zakładanym zatrudnieniu osób z zagranicy na poziomie 35% ogółu zatrudnienia, w początkowej fazie działalności terminalu oznacza to 88 pracowników. Jeśli każdy z nich zarabiałby średnią pensję brutto w Świnoujściu w 2023 roku, to samorządy, na terenie których osoby te będą miały swoją rezydencję podatkową, mogą liczyć na łączne dodatkowe wpływy z podatku PIT w wysokości około 210 tys. zł rocznie.



W kontekście powstającego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu warto pamiętać nie tylko o potencjalnych wpływach do budżetów JST, lecz także o kosztach, które te jednostki będą musiały ponieść. Oszacowanie konkretnych wydatków jest trudne, ponieważ będą one uzależnione od tego, jakie decyzje i na jaką skalę zostaną podjęte. Spośród wszystkich JST położonych w pobliżu planowanej inwestycji największe obciążenie finansowe poniesie miasto Świnoujście. Do najważniejszych kosztów należeć będą m.in.:

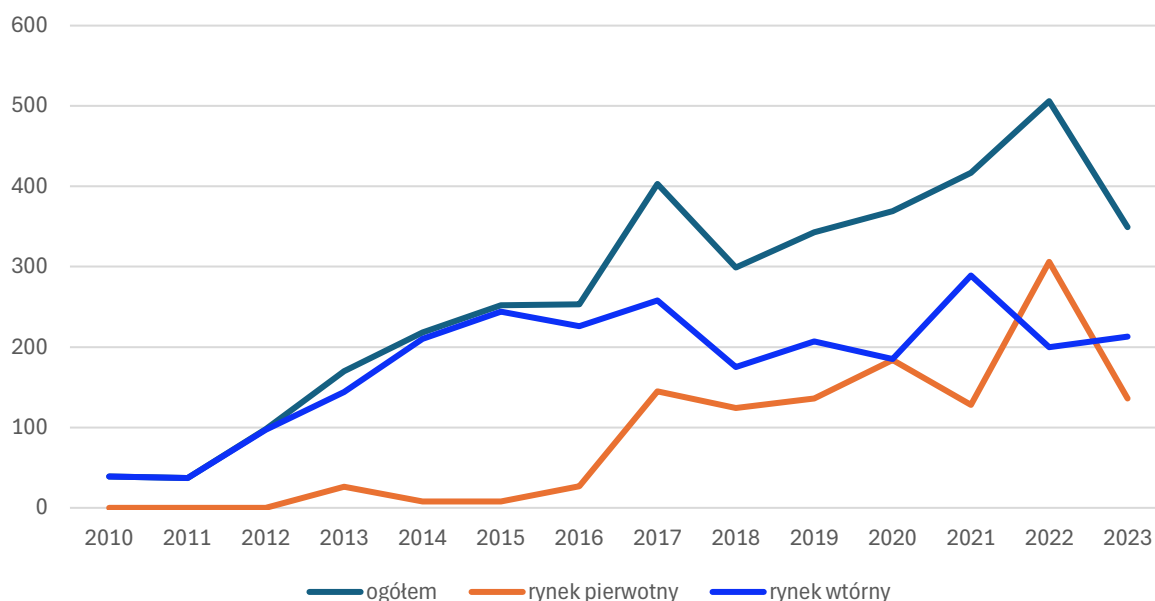
- koszty utrzymania infrastruktury transportowej ze względu na jej bardziej intensywne użytkowanie;
- koszty modernizacji, rozbudowy i utrzymania sieci i systemów miejskich (wodno-kanalizacyjnej, energetycznej, oświetlenia in.) zarówno pod kątem zasilania nowego zakładu, jak i funkcjonowania całych systemów w nowych warunkach;
- zwiększenie wydatków na usługi publiczne, wynikające z potencjalnego napływu nowych mieszkańców i pracowników. Może to obejmować m.in. edukację, ochronę zdrowia, komunikację publiczną oraz bezpieczeństwo.

5.6. BUDOWA TERMINALU W ŚWINOUJŚCIU A RYNEK MIESZKANIOWY

Jednym z obszarów, na który wpłynie budowa i powstanie GTK, jest rynek mieszkaniowy. Nowi pracownicy, którzy przyjadą do Świnoujścia, Międzyzdrojów i okolic, będą szukali lokali do wynajęcia bądź zakupu. Również mieszkańcy, których dochody wzrosną lub pracując w GTK uznają, że chcą zmienić miejsce zamieszkania na bardziej dogodne w kontekście dojazdów pracy, wpłyną na sytuację na lokalnym rynku mieszkaniowym.

Analizując dane BDL GUS dotyczące analizowanego zagadnienia w Świnoujściu w latach 2010-2023, można dostrzec kilka trendów: w latach 2011-2015 nastąpił wyraźny wzrost sprzedaży lokali mieszkalnych na rynku wtórnym, po czym liczba transakcji ustabilizowała się na poziomie 200-300 rocznie. Istotną zmianą na rynku pierwotnym był rok 2016, kiedy liczba sprzedanych mieszkań wzrosła o około 100 lokali. Od 2017 sprzedaż na tym rynku utrzymuje się na poziomie ponad 300 mieszkań rocznie, z wyraźnymi wzrostami w momencie oddawania do eksploatacji nowych inwestycji mieszkaniowych. Większość mieszkań na rynku pierwotnym znajduje się w Dzielnicy Nadmorskiej położonej w północno-zachodniej części miasta, co wskazuje na inwestycyjny charakter tych lokali, często przeznaczonych pod wynajem krótkoterminowy.

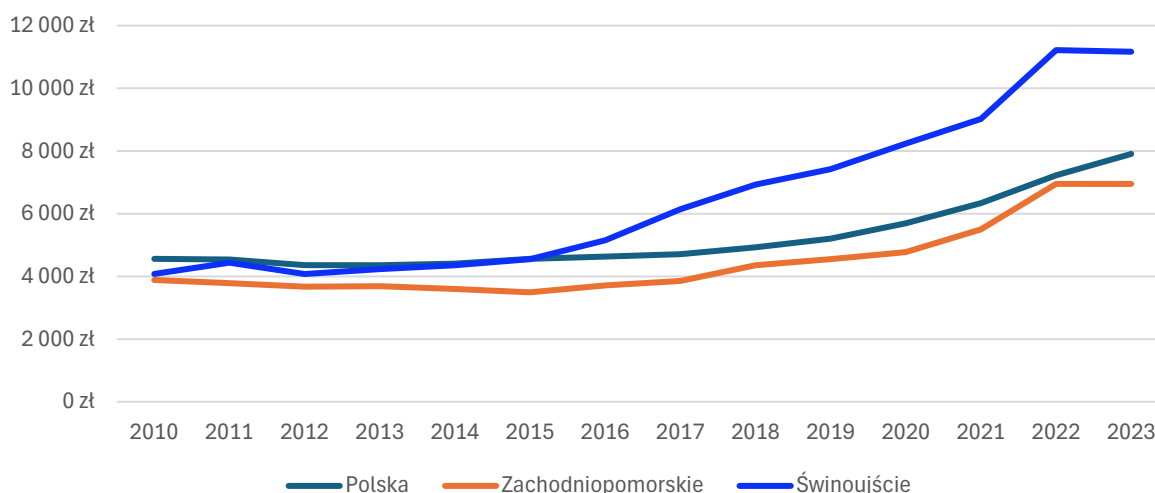
Wykres 9. Liczba lokali mieszkalnych sprzedanych w ramach transakcji rynkowych w Świnoujściu w latach 2010-2023



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

Wykres 9 pokazuje rosnącą liczbę sprzedanych mieszkań w Świnoujściu w ostatnim dziesięcioleciu, natomiast na wykresie 10 widać dynamiczny wzrost cen mieszkań w latach 2010-2023. Średnia cena za metr kwadratowy wykazuje wyraźną tendencję wzrostową, przewyższając średnie wartości dla kraju i województwa w tym okresie. Może to wynikać z kilku czynników. Po pierwsze atrakcyjna lokalizacja miasta i jego turystyczny charakter sprawiają, że Świnoujście staje się coraz bardziej pożądanym miejscem do zamieszkania lub zainwestowania. Kolejnym powodem może być ograniczona podaż nowych mieszkań, która napędza wzrost cen. Po trzecie, wpływ na sytuację może mieć również rozwój gospodarczy regionu, którego symbolem było otwarcie w 2015 roku terminalu LNG, choć jak omówiono wcześniej: fakt ten nie miał bezpośredniego istotnego przełożenia na liczbę miejsc pracy czy też przedsiębiorstw na rynku. Po roku 2015 zauważalny jest szybszy wzrost cen lokali mieszkalnych w Świnoujściu w porównaniu z sytuacją w województwie zachodniopomorskim i Polsce. Z wydarzeń, które odbiły się na rynku nieruchomości w innych miastach należy również wspomnieć pandemię Covid-19, która zmieniła profil najchętniej kupowanych lokali mieszkalnych (m.in. dostęp do ogrodu czy przynajmniej balkonu, większa odległość od centrów miast ze względu na wzrost popularności pracy zdalnej itp.) oraz agresję Rosji na Ukrainę i związany z nią zwiększony popyt na mieszkania wśród imigrantów. W przypadku Świnoujścia można domniemywać, że pandemia nie miała jednak istotnego wpływu na ceny, a kluczowy w tym kontekście był raczej wzrost atrakcyjności turystycznej miasta i jego otoczenia.

Wykres 10. Średnia cena za 1 m² lokali mieszkalnych sprzedanych w ramach transakcji rynkowych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie BDL GUS

Dalszy rozwój Świnoujścia, napędzany m.in. przez budowę GTK oraz powstanie miejsc pracy związanych z tą inwestycją i jej otoczeniem, przyciągnie do regionu nowych mieszkańców. Przy niezmiennej podaży na rynku mieszkaniowym rosnący popyt przyczyni się do dalszego wzrostu cen nieruchomości. Już dziś tempo wzrostu cen mieszkań przewyższa średnie wartości dla województwa oraz kraju, co wskazuje na silne zainteresowanie zarówno ze strony osób poszukujących mieszkań, jak i inwestorów poszukujących mieszkań na wynajem krótkoterminowy. Jeśli nie zostaną podjęte odpowiednie działania w zakresie budowy nowych mieszkań przez miasto, obecny trend ulegnie pogłębieniu, prowadząc do dalszego wzrostu cen i ograniczenia dostępności mieszkań. W tym miejscu warto również przyjrzeć się sytuacji na rynku mieszkaniowym po niemieckiej stronie granicy. W 2025 roku średnia cena domu w niemieckiej części Uznamu wynosiła ok. 3 130 euro/m²¹¹⁵, a mieszkania 2 051 euro/m²¹¹⁶, co oznacza spadek o 13% w porównaniu do 2024 roku. Dla porównania, w Świnoujściu w 2023 roku średnia cena wynosiła 11 163 zł/m²¹¹⁷ (czyli ok. 2 567 euro/ m²), zatem była wyższa niż średnia krajowa. Należy pamiętać, że polski i niemiecki rynek nieruchomości znacznie się różni, przede wszystkim w kontekście formy zamieszkania. W Niemczech zdecydowanie bardziej rozpowszechnioną formą jest najem mieszkań, w przeciwieństwie do Polski, gdzie dominuje model własnościowy.

Rynek mieszkaniowy po polskiej stronie, zwłaszcza w Świnoujściu i Międzyzdrojach, cechuje się specyficznymi ograniczeniami. Obszar dostępny pod nową zabudowę mieszkaniową jest ograniczony, zarówno przez warunki naturalne (morze, lasy, formy ochrony przyrody), jak i istniejące zagospodarowanie przestrzenne. Dodatkowo, duży odsetek nowo powstających mieszkań przeznaczony jest na cele turystyczne – głównie krótkoterminowy najem, który jest znacznie bardziej dochodowy niż najem długoterminowy.

¹¹⁵ <https://www.engelvoelkers.com/de-de/immobilienpreise/mecklenburg-vorpommern/usedom/>, dostęp: 3.04.2025 r.

¹¹⁶ Ibidem.

¹¹⁷ <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat/48/597/3785>, dostęp: 3.04.2025 r.



W tej sytuacji potencjalni pracownicy GTK oraz sektorów towarzyszących mogą napotkać poważne trudności w znalezieniu dostępnych i przystępnych cenowo mieszkań. Konieczne jest zatem podjęcie działań przez lokalne władze, zmierzających do stworzenia realnej polityki mieszkaniowej, która odpowie na potrzeby związane z napływem pracowników. Oznacza to m.in.: wyznaczenie terenów pod budownictwo mieszkaniowe, wsparcie inwestycji w tanie mieszkania komunalne i socjalne, budowę dedykowanych hoteli robotniczych lub mieszkań pracowniczych. Bez takich działań istnieje ryzyko, że wysokie ceny mieszkań, niedobór lokali oraz konkurencja ze strony sektora turystycznego i inwestorów doprowadzą do pogłębienia kryzysu mieszkaniowego, który może negatywnie wpłynąć na powodzenie inwestycji w GTK oraz na sytuację lokalnego rynku mieszkaniowego. Problematiczny charakter całej sytuacji mieszkaniowej na Obszarze pogłębiać może dodatkowo fakt, że potencjalnie wartość nieruchomości w najbliższym otoczeniu GTK może z kolei spaść, na czym stracą ich właściciele. Z drugiej zaś strony, w przypadku braku zmiany funkcji tych terenów z mieszkaniowej na przemysłowej, paradoksalnie fakt ten może pobudzić rozwój rynku mieszkaniowego w tym obrębie. Niskie ceny nieruchomości mogą przyciągnąć inwestorów, którzy zaczną podejmować działania mające na celu uzyskanie jak najwyższych zysków poprzez wybudowanie i sprzedaż licznych nowych lokali mieszkalnych. W obecnych warunkach można zakładać, że będą to lokale małe o niskiej jakości, jednak mogące zapewnić miejsca dla przyszłych pracowników GTK. To wszystko zaś może spowodować istotne zmiany na rynku mieszkaniowym w pozostałej części Świnoujścia, w Międzyzdrojach, czy nawet w innych okolicznych gminach. Złożoność uwarunkowań ekonomicznych, gospodarczych, politycznych, mieszkaniowych i demograficznych w skali lokalnej jak i krajowej, a także specyficzne zależności na rynku pracy na Obszarze sprawiają, że ocena rzeczywistych efektów budowy i eksploatacji GTK na Obszarze w kontekście rynku mieszkaniowego jest bardzo trudna do przewidzenia.

6. ŚRODOWISKO

6.1. OGÓLNE UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKOWE INWESTYCJI

Budowa i eksploatacja Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu wiąże się z szeregiem potencjalnych oddziaływań na środowisko naturalne, zarówno w trakcie samej realizacji inwestycji, jak również podczas jej późniejszej eksploatacji. Planowana inwestycja znajduje się w granicach następujących form ochrony przyrody:

- obszar Natura 2000 – obszar siedliskowy Wolin i Uznam (PLH320019),
- obszar Natura 2000 – obszar siedliskowy Ostoja na Zatoce Pomorskiej (PLH990000),
- obszar Natura 2000 – obszar ptasi Zatoka Pomorska (PLB9900002),
- pomnik przyrody – sosna zwyczajna *Pinus sylvestris* (PP.3263011.2307).

W granicach inwestycji, w części lądowej, znajduje się strefa ochrony gniazda bielika (*Haliaeetus albicilla*), której celem jest ochrona spokoju i ograniczenie niepokojenia lęgów rzadkiego i wymagającego troski gatunku, jakim jest bielik. Ponadto w niedalekim sąsiedztwie od planowanej inwestycji znajdują się następujące formy ochrony przyrody:

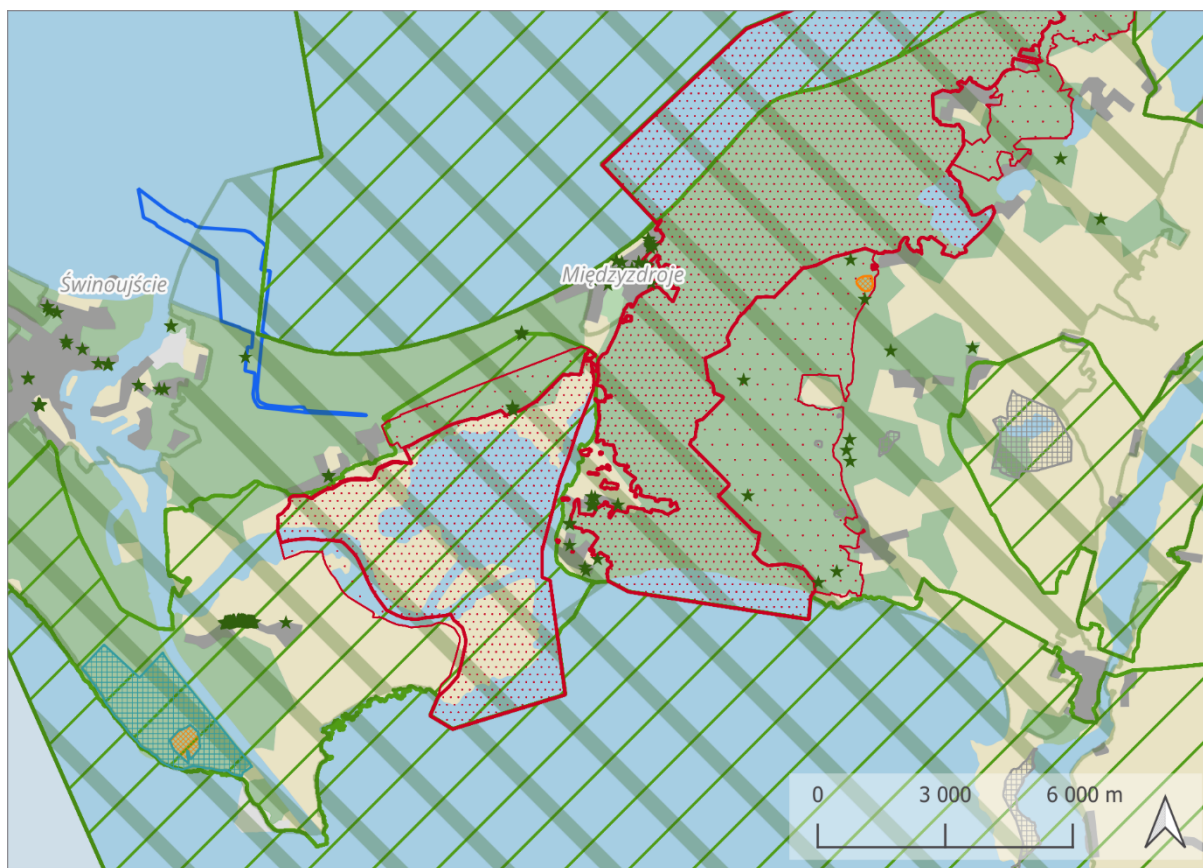
- rezerwat: najbliższy w odległości ok. 7 km – Rezerwat Karsiborskie Paprocie;
- park narodowy: odległość ok. 2,5 km – Woliński Park Narodowy;
- zespół przyrodniczo-krajobrazowy: najbliższy ok. 6 km – ZPK „Torfowiska Uznamskie”;
- obszar Natura 2000 – obszar ptasi Delta Świny, w odległości ok. 2 km oraz obszar ptasi Ujście Odry i Zalew Szczeciński, w odległości ok. 6,5 km;
- użytek ekologiczny: najbliższy w odległości ok. 13 km – UE „Rosiczka”.

Każda z wymienionych form ochrony przyrody posiada własne cele ochrony, które przedstawiono poniżej:

- obszar Natura 2000 – obszar siedliskowy Wolin i Uznam, wyznaczony na podstawie Dyrektywy Siedliskowej Unii Europejskiej, mającej na celu ochronę różnorodności biologicznej poprzez zapewnienie odpowiednich warunków dla zachowania typowych siedlisk i gatunków;
- obszar Natura 2000 – obszar siedliskowy Ostoja na Zatoce Pomorskiej, wyznaczony w celu długotrwałego zabezpieczenia naturalnych siedlisk oraz populacji zagrożonych gatunków, z wyłączeniem ptaków. W szczególności chronione są takie gatunki jak: foka szara (*Halichoerus grypus*), minóg morski (*Petromyzon marinus*), morświn (*Phocoena phocoena*) oraz parposz (*Alosa fallax*), a także ławice podmorskie o niewielkiej głębokości;
- obszar Natura 2000 – obszar ptasi Zatoka Pomorska, wyznaczony w celu zapewnienia ochrony licznych gatunków ptaków, takich jak: alka grzywacza (*Alca torda*), mewa czarnogłowa (*Larus melanocephalus*), gągoł (*Bucephala clangula*),

kaczka lodówka (*Clangula hyemalis*), nurnik czarnoszyi (*Cepphus grylle*), nurnik rdzawoszyi (*Gavia stellata*), perkoz rdzawoszyi (*Podiceps grisegena*), perkoz zwyczajny (*Podiceps cristatus*), piskliwiec czarnoszyi (*Melanitta fusca*), piskliwiec zwyczajny (*Melanitta nigra*), rdzawogłówka zwyczajna (*Mergus serrator*).

Mapa 14. Formy ochrony przyrody w otoczeniu obszaru GTK objętego aktualną decyzją środowiskową



Formy ochrony przyrody

-  park narodowy
-  otulina parku narodowego
-  rezerwat przyrody
-  specjalny obszar ochrony Natura 2000
-  obszar specjalnej ochrony Natura 2000

 zespół parkowo-przyrodniczy

 użytk ekologiczny

 pomnik przyrody

Inne oznaczenia

 planowany obszar GTK

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Mapa 15. Jednolite Części Wód Powierzchniowych w otoczeniu obszaru GTK objętego aktualną decyzją środowiskową



Jednolite Części Wód Powierzchniowych	Inne oznaczenia
— rzeczne	planowany obszar GTK
jeziorne	
przejściowe	
przybrzeżne	

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Planowany Głębokowodny Terminal Kontenerowy będzie znajdować się również na obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych oraz Jednolitych Części Wód Powierzchniowych Przybrzeżnych.

Jednolita Część Wód Podziemnych GW60001 obejmuje swoim zasięgiem wyspy Uznam, Karsibór oraz część wyspy Wolin. Zarówno stan chemiczny, jak i ilościowy JCWPd określanych jest jako słaby, co przekłada się na słaby stan ogólny JCWPd.

Jednolita Część Wód Powierzchniowych Przybrzeżnych CW60001WB4 obejmuje swoim zasięgiem pas wzdłuż polskiego wybrzeża od granicy polsko-niemieckiej do Mrzeżyna. Stan/potencjał ekologiczny JCWP przybrzeżnych określany jest jako umiarkowany, stan chemiczny jako poniżej dobrego, co przekłada się na zły stan ogólny wód.

Mapa 16. Jednolite Części Wód Podziemnych w otoczeniu obszaru GTK objętego aktualną decyzją środowiskową



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

6.2. ANALIZA WNIOSEKÓW Z DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ ORAZ ZGŁOSZONYCH ZASTRZEŻEŃ DO PROJEKTU BUDOWY GTK

Realizacja tak dużego przedsięwzięcia, jakim jest budowa GTK wymaga uzyskania odpowiednich decyzji środowiskowych od odpowiednich organów. **Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie** w dniu 19.07.2023 r. wydał pozytywną opinię na temat realizacji inwestycji. Została ona wydana pod warunkiem, że inwestycja będzie spełniać następujące wymagania:

- prace budowlane przy użyciu kafarów i ciężkiego sprzętu, w tym betonowanie przy budowie mola i samych nabrzeży, będą prowadzone w porze dziennej, tj. od godziny 6:00 do godziny 22:00;
- spełnienia, na etapie opracowania projektu architektoniczno-budowlanego i projektu technicznego oraz realizacji inwestycji, wymagań § 24 i § 25 Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2017 r. w sprawie jakości wody

przeznaczonej do spożycia przez ludzi (Dz. U. 2017 poz. 2294), w szczególności uzyskania przez podmiot zamierzający zastosować materiał lub wyrób do dystrybucji wody weryfikacji, czy materiał lub wyrób stosowany do dystrybucji wody nie uwalnia do wody niebezpiecznych substancji lub substancji, które w inny sposób negatywnie wpływają na jakość wody w zakresie zbiorników buforowych wody do spożycia;

- wykonania monitoringu wizyjnego ogrodzonego terenu lokalizacji zbiorników buforowych wody do spożycia.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie w dniu 18.07.2023 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia, w odniesieniu do obszaru morskiego i określił warunki dla jego realizacji. W trakcie projektowania przedsięwzięcia należy w szczególności:

- uwzględnić wystąpienie zjawiska szybszego niż normalnie odkładania się materiałów piaszczystych i lądowania brzegu od wschodniej strony planowanego mola kontenerowego;
- zaprojektować na molo kontenerowym odpowiednie automatyczne kontrolowanie szczelnego zbiornika na odcieki pochodzące z wydzielonego specjalnie pola składowego dla kontenerów niebezpiecznych, potencjalnie ciekących;
- zaprojektować zespół urządzeń podczyszczających wody opadowe z mola kontenerowego przed odprowadzeniem ich do wód powierzchniowych.

Budowa oraz eksploatacja obiektów i infrastruktury portu, takich jak falochrony osłonowe, obrotnice, mola kontenerowe, jak również na obszarze morza terytorialnego miejsc odkładania urobku (klapowisk), powinna wykluczyć przedostanie się zanieczyszczeń do akwenu oraz nie powodować zagrożenia dla elementów przyrody. Dyrektor Urzędu Morskiego wskazał szereg działań mających zminimalizować oddziaływanie na komponenty środowiska naturalnego. Ponadto Dyrektor Urzędu Morskiego wskazał zalecenia do fazy eksportacji przedsięwzięcia, tj.:

- statek wykorzystywany do przeladunku produktów ropopochodnych oraz wszelkich innych olejów luzem powinien być, z wyjątkiem operacji bunkrowania i zdawania odpadów, otoczony zaporą przeciwolejąwą na czas przeladunku, a w przypadku gdy Kapitan Portu Świnoujście uzna to za konieczne, posiadać asystę statku przystosowanego do zbierania olejów;
- przeladunek ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających, z wyłączeniem operacji bunkrowania i zdawania odpadów olejowych, winien odbywać się w warunkach określonych w instrukcji bezpiecznej obsługi statku przy nabrzeżu, sporządzonej przez użytkownika i przedłożonej Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie do zweryfikowania danych w niej zawartych w zakresie zgodności z przepisami dotyczącymi ochrony pożarowej, zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki;

- procedury rozładunku, załadunku oraz magazynowania kontenerów winny być określone w sposób zapewniający ochronę wód morskich, zaś Terminal winien dysponować sprzętem technicznym oraz procedurami postępowania z rozszczelnionym kontenerem zawierającym ładunek niebezpieczny;
- należy przestrzegać zasad i procedur zawartych w „Portowym planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych”, który winien zostać zaktualizowany po wybudowaniu nowej infrastruktury portowej, a ujęte w nim siły i środki powinny być dostosowane do nowej infrastruktury.

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego w piśmie z dnia 3 lipca 2023 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki, jakie muszą zostać spełnione. W ocenie instytucji projekt budowy i późniejszego funkcjonowania GTK nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie wpłynie na pogorszenie istniejącego stanu środowiska, pod warunkiem zachowania parametrów technicznych i technologicznych, które przedstawione są w projekcie.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 10.10.2023 r. wydała decyzję środowiskową dotyczącą ustalenia uwarunkowań dla przedsięwzięcia. W decyzji przedstawiono szczegółowe wytyczne realizacji i późniejszej eksploatacji GTK w poszanowaniu środowiska naturalnego. Stowarzyszenie Lebensraum Vorpeommern skierowało do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska pismo procesowe skarżące wraz z wnioskiem o przeprowadzenie uzupełniającego postępowania dowodowego oraz wnioskiem o wstrzymanie decyzji. Organizacja kwestionowała prawidłowość decyzji, argumentując, iż nie uwzględniono wpływu planowanej inwestycji na morze oraz jego obszary chronione, jak również twierdziła, że zabrakło zastosowania europejskich standardów, takich jak *scoping*, dla określenia zakresu projektu. Ostatecznie odrzucono skargi na wydaną przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Szczecinie decyzję środowiskową i tym samym jest ona ostateczna.

Miasto Świnoujście również zgłosiło odwołanie od decyzji środowiskowej wydanej przez RDOŚ w Szczecinie. Miasto zarzuca m.in. fragmentaryczne podejście do oceny oddziaływania na środowisko, brak uwzględnienia wpływu inwestycji na obszary chronione, jak również niedostateczne konsultacje społeczne. Miasto zwróciło uwagę, że decyzja została wydana jedynie dla Terminalu Kontenerowego, nie uwzględniając infrastruktury towarzyszącej, tj. toru podejściowego, falochronu, drogi, linii kolejowej oraz innych obiektów, koniecznych do funkcjonowania Terminalu – w decyzji środowiskowej wydanej przez RDOŚ w Szczecinie uwzględniono jednak całą infrastrukturę towarzyszącą, w tym falochron ostonowy, poza planowanym nowym wschodnim torem podejściowym, dla którego raport OOŚ jest aktualnie przygotowywany. Miasto również twierdzi, że nie uwzględniono w decyzji pełnego wpływu inwestycji na obszary chronione oraz wskazało na brak odpowiednich konsultacji społecznych oraz transparentności w procesie decyzyjnym, co mogło wpłynąć na jakość i rzetelność przeprowadzonej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.



Swoje zastrzeżenia zgłosiło również **Stowarzyszenie Zielone Wyspy**, które w odwołaniu zaznaczyło szereg zastrzeżeń dotyczących wpływu inwestycji na środowisko, w tym na obszary chronione. Podobnie jak Miasto Świnoujście zwrócono uwagę na brak odpowiednich konsultacji społecznych oraz transparentności procesu.

W odpowiedzi na odwołanie, **Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska** wezwała **Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście** do uzupełnienia raportu oddziaływania na środowisko oraz dostarczenia dodatkowych wyjaśnień, wyznaczając termin do 30.12.2024 r. ZMPSiŚ w wymaganym terminie uzupełnił dokumentację, na podstawie której została wydana ostateczna decyzja środowiskowa. Została ona już znów zaskarżona przez Stowarzyszenia Zielone Wyspy Świnoujście oraz Lebensraum Vorpommern, jednak na ten moment decyzja jest wykonalna.

6.3. KLUCZOWE ŚRODOWISKOWE KONSEKWENCJE BUDOWY I FUNKCJONOWANIA GTK ORAZ ZAKRES REKOMPENSAT

Poddając analizie szereg danych źródłowych należy zauważyć, że budowa i następnie funkcjonowanie Terminalu będą mieć istotny negatywny wpływ na środowisko. Samą przestrzeń oddziaływania można podzielić na obszar Terminalu oraz inwestycje go otaczające, zatem opinia w tej kwestii powinna również uwzględniać ten podział. Realizacja lądowej części Terminalu została zaplanowana na obszarze kompleksów leśnych rozciągających się między miastami Świnoujście a Międzyzdroje, tworzących naturalną przestrzeń pomiędzy tymi zurbanizowanymi obszarami. Należy dodać, że zasięg oddziaływania inwestycji obejmuje obszary objęte powierzchniowymi formami ochrony przyrody (Natura 2000 – obszary ptasie i siedliskowe), co odbije się na nadmorskiej faunie i florze. Budowa GTK w znaczny sposób przekształci fragment świnoujskiego Warszowa, który dotychczas wykorzystywany był rekreacyjnie (parking i plaża turystyczna) i użytkowo (gospodarka leśna realizowana przez Lasy Państwowe). Jednocześnie rozwinie się istniejący teren portowy od terminalu LNG w kierunku wschodnim. Utworzony zostanie w ten sposób spójny funkcjonalnie kompleks gospodarczy w tej części miasta. W konsekwencji wpłynie to na konieczność zmiany obecnej funkcji części Warszowa, co z jednej strony można uznać za ograniczenie dla sektora turystyki i rekreacji oraz gospodarki leśnej, z drugiej zaś za działanie na rzecz rozwoju sfery inwestycyjnej miasta, ale też regionu i kraju. Dodatkowo wizerunek Świnoujścia i Międzyzdrojów jako miast turystycznych może ulec pogorszeniu w związku z rozwojem infrastruktury przemysłowej i transportowej (dedykowanej obsłudze Terminalu).

Wśród potencjalnych zagrożeń należy wskazać możliwość incydentalnego zdarzenia lub wypadku podczas budowy i eksploatacji portu, w wyniku których powstaną rozlewy, np. paliw ze statków i pojazdów, olejów hydraulicznych czy innych płynów. Z punktu widzenia środowiska kluczowe będą również zmiany w ekosystemie morskim. Zadanie związane z pogłębieniem toru wodnego (do 17 metrów) pozwoli na obsługę większych jednostek pływających, jednakże proces ten wpłynie istotnie na lokalne siedliska morskie, w tym na florę i faunę dna morskiego.

ZMPSiŚ planuje podjąć się realizowania zobowiązań wynikających z decyzji środowiskowych, w tym:

- odtworzenia w pasie granicznym Świnoujścia zdegradowanego siedliska wydmy białej i szarej oraz częściowo fragmentu boru bażynowego w granicach Natura 2000 Wolin i Uznam wraz z budową kładki dla ruchu pieszego z kierunku lasu w kierunku plaży – planowany termin wykonania prac został wyznaczony przed rozpoczęciem budowy Terminalu;
- montażu dwóch platform lęgowych wraz z gniazdem dla bielika w miejscach uzgodnionych z Nadleśnictwem Międzyzdroje (zadanie zostało już wykonane);
- montażu 120 budek lęgowych dla ptaków.

Budowa i późniejsza działalność portu wiązać się będzie z powstawaniem **hałasu**, który będzie oddziaływać na najbliższe otoczenie portu. Stanowić to może realne zagrożenie dla środowiska i turystyki w regionie, a co równie ważne, może przyczynić się do utraty statusu uzdrowiska. Granice dopuszczalnego poziomu hałasu w uzdrowiskach w Polsce zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. 2007 nr 120 poz. 826). Dla terenów uzdrowiskowych oraz szpitali uzdrowiskowych obowiązują najbardziej rygorystyczne normy hałasu w Polsce. Dopuszczalny jego poziom (LAeqD / LAeqN) wynosi 45 dB (pora dnia – dzień; 6:00-22:00) oraz 40 dB (pora dnia – noc; 22:00-6:00). Jeśli hałas w uzdrowisku przekracza te wielkości, jest to naruszenie prawa, które może prowadzić do utraty statusu uzdrowiska. ZMPSiŚ, w odpowiedzi na petycję z dnia 8 lutego 2024 roku przekazał, że z przeprowadzonych symulacji rozchodzenia się hałasu wynika, że teren leśny, który otacza przyszły terminal, będzie pełnić funkcję naturalnego ekranu akustycznego chroniącego przed przenikaniem hałasu na tereny sąsiednie. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej znajdują się ok. 1,4 km od najbliższych obiektów terminalu, które będą źródłem hałasu w części lądowej. Z przeprowadzonych przez ZMPSiŚ badań wynika, że pomimo iż emitowany hałas podczas prac budowlanych będzie okresowo wysoki, to nie obejmie on terenów zabudowy mieszkaniowej, znajdujących się przy ul. Barlickiego oraz najbliższych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, zlokalizowanych na wyspie Uznam. Tym samym obszar uzdrowiska nie jest zagrożony hałasem, który będzie emitowany przez GTK.

Jak wspomniano w rozdziale dotyczącym transportu, w związku ze zwiększeniem ruchu kolejowego, szczególnie Międzyzdroje będą musiały mierzyć się ze wzrostem natężeń hałasu wzdłuż linii kolejowej. W celu zaprognozowania tych zmian oraz zaplanowania działań mających go ograniczać, konieczne będzie przeprowadzenie pomiaru hałasu i jego rozprzestrzeniania się w okolicy wzdłuż linii kolejowej.

Zgodnie z Ustawą z dnia 8 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym (Dz.U. 2023 poz. 151) oraz Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 13 kwietnia 2006 r. w sprawie wymagań, jakim powinno odpowiadać powietrze atmosferyczne na obszarach uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej (Dz.U. 2006 nr 84 poz. 578) uzdrowisko traci status jeśli „powietrze atmosferyczne nie spełnia warunków określonych dla obszaru uzdrowiska przez okres co najmniej roku kalendarzowego”. Dla obszarów uzdrowiskowych ustalono niższe dopuszczalne wielkości stężeń szkodliwych substancji niż dla pozostałych terenów. Są to odpowiednio: PM10 (pył zawieszony) – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM2,5 – 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, NO₂ – 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,



benzo(a)piren – $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ oraz O_3 (średni 8h) – $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Długotrwałe przekroczenia zanieczyszczeń powietrza mogą prowadzić do utraty statusu uzdrowiska. Analogicznie, w odpowiedzi na petycję z dnia 8 lutego 2024 roku, ZMPSiŚ przedstawił analizę jakości powietrza atmosferycznego, w tym przewidywanego stężenia zanieczyszczeń spowodowanych etapem budowy inwestycji. Wynika z niej, że prace budowlane nie przyczynią się do przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza poza teren budowy. Co ważne, uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń powietrza w okresie budowy terminalu znikną wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych.

Ewentualna utrata statusu uzdrowiska przez Świnoujście wiązać się będzie z dotkliwymi konsekwencjami finansowymi. W uchwale budżetowej Miasta Świnoujście z 2024 r., określono wpływ z opłaty uzdrowiskowej na poziomie 16,8 mln zł, co stanowi ok. 3,25% dochodów miasta. Jednakże, na podstawie dostępnych informacji dot. prognozowanej emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, należy stwierdzić, że utrata statusu uzdrowiska przez Świnoujście jest mało prawdopodobna. Natomiast, w przypadku Międzyzdrojów niespełnienie norm środowiskowych może stanowić podstawę do zniesienia opłaty miejscowej, która pobierana jest w mieście (ok. 11 mln zł z tego tytułu). Przykłady z innych miast turystycznych pokazują, że sądy stwierdzają nieważność uchwał o pobieraniu opłat miejscowych (np. w Zakopanym¹¹⁸ lub Szczyrku¹¹⁹).

Wśród ważnych środowiskowych konsekwencji należy również wspomnieć o prognozach podnoszenia się poziomu morza i wynikających z tego konsekwencjach dla GTK i jego otoczenia. Nabrzeże GTK projektuje się na poziomie +70 cm względem NNP. Oznacza to, że będzie ono ulokowane 70 cm ponad najniższym normalnym poziomem wody. Zgodnie zaś z prognozą IPCC (Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu) poziom wody w Bałtyku w roku 2100 będzie się znajdował o jeden metr wyżej niż obecnie, co może mieć bardzo poważne konsekwencje dla całego polskiego wybrzeża. Można przypuszczać, że w związku z podwyższeniem poziomu wody zmienią się obecne układy prądów, kształt dna morskiego, jak również wybrzeża. Wśród potencjalnych konsekwencji dla samego GTK można wymienić: przypuszczalne okresowe zalewanie nabrzeży i tym samym ich szybszą degradację, utrudnienia w realizacji przeładunków, ponoszenie strat w składowanych ładunkach oraz niszczenie urządzeń, infrastruktury i budynków portowych, utrudnienia w manewrowaniu statków, ograniczenia w dostępności dla samochodów ciężarowych oraz pociągów towarowych i inne. Należy jednak mieć na uwadze, że wzmiankowane prognozy są bardzo długofalowe i nie można na ich podstawie jednoznacznie stwierdzić, że wymienione problemy wystąpią oraz czy faktycznie wydarzy się to w zakładanym czasie.

6.4. ZAKRES WYMAGANYCH PRAWEM UNIJNYM ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

Przepisy prawne Unii Europejskiej zawierają wymagania dotyczące analiz środowiskowych dla realizacji projektów infrastrukturalnych i są regulowane przez kilka dyrektyw. Najważniejsze regulacje prawa unijnego to:

¹¹⁸ [NSA: Zakopane nie miało prawa pobierać opłaty miejscowej](#), dostęp: 20.05.2025 r.

¹¹⁹ [Opłata miejscowa w Zakopanem niezgodna z prawem – wyrok WSA w Krakowie](#), dostęp: 20.05.2025 r.



- Dyrektywa 2011/92/UE w sprawie oceny skutków niektórych projektów publicznych i prywatnych na środowisko (EIA) – definiuje ona proces oceny oddziaływania na środowisko, którego celem jest poddanie ocenie przedsięwzięć, które mogą powodować znaczące skutki w środowisku, przed ich zatwierdzeniem;
- Dyrektywa 2001/42/WE dotycząca oceny skutków niektórych planów i programów na środowisko (SEA) – to dokument, którego celem jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska oraz zapewnienie konieczności uwzględnienia względów ekologicznych przy opracowywaniu, uchwalaniu i wdrażaniu planów i programów. Dyrektywa promuje zrównoważony rozwój poprzez wymóg przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko niektórych planów i programów o potencjalnym znaczącym wpływie na środowisko;
- Dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywa Siedliskowa) – została przyjęta w celu zapewnienia długoterminowej ochrony różnorodności biologicznej, poprzez zachowanie i poprawę stanu naturalnych siedlisk, jak i ochronę zagrożonych gatunków roślin i zwierząt;
- Dyrektywa 2000/60/WE w sprawie ramowej polityki wodnej ustanawia ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, której nadrzędnym celem jest zachowanie i poprawa stanu wód powierzchniowych i podziemnych, zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym;
- Dyrektywa 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza.

Komisja Europejska wydała opinię na wniosek Polski na podstawie art. 6 ust. 4 akapit drugi dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, dotyczącą przedsięwzięcia „Budowa terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”. *„Władze polski przedstawiły szczegółowe i właściwie uzasadnione zgłoszenie dotyczące budowy Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Na podstawie przeprowadzonej analizy Komisja jest zdania, że wpływ negatywnych skutków budowy Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na integralność obszaru Natura 2000 PLH320016 Wolin i Uznam, w tym siedliska o znaczeniu priorytetowym 2130 „wydmy szare”, są uzasadnione powodami o charakterze strategicznym wynikającym z nadrzędnego interesu publicznego”*. Komisja Europejska wydała przedmiotową opinię, która podlega następującym warunkom:

- środki łagodzące i kompensujące muszą być wdrażane i monitorowane zgodnie z opisem zawartym w dokumentach przedłożonych Komisji przez władze polskie;
- Obszar Natura 2000 PLH320041 Jezioro Bukowo musi zostać powiększony zgodnie z przedstawionym przez władze polskie planem w ciągu roku, licząc od daty wydania niniejszej opinii (należy zaznaczyć, że jest to obszar znajdujący się ok 140 km od planowanej lokalizacji GTK, zatem działanie to nie będzie mieć żadnego pozytywnego wpływu na analizowany obszar i w żaden sposób nie zrekompensuje strat środowiskowych poniesionych lokalnie);

- szczegółowe sprawozdania z wdrażania i monitorowania środków łagodzących i kompensujących muszą być udostępniane do wiadomości publicznej w Internecie i zgłaszane Komisji. Pierwsze sprawozdanie należy przedstawić dwa lata od daty wydania niniejszej opinii, a sprawozdanie końcowe musi zostać przedłożone pięć lat od daty wydania niniejszej opinii. W razie potrzeby ustalenia poczynione w tych sprawozdaniach powinny skutkować dostosowaniem zakresu i charakteru środków kompensujących lub łagodzących.

Rysunek 16. Teren objęty działaniami kompensacyjnymi poprzez powiększenie obszaru Jezioro Bukowo PLH320041



Źródło: Załącznik nr 4 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie nr 15/2023 r. o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 10 października 2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.46

Realizacja inwestycji położonej w bliskim sąsiedztwie granicy państwowej wymaga przeprowadzania konsultacji transgranicznych, które odbyły się we wrześniu 2023 roku. W trakcie ich trwania przedstawiono stronie niemieckiej planowaną inwestycję wraz z wpływem przedsięwzięcia na poszczególne elementy, tj.: linia brzegowa, transport osadów, zanieczyszczenie powietrza, hałas, prawdopodobieństwo zanieczyszczeń, awarii i ich skutków, jak również wpływu na niemieckie obszary Natura 2000. Największe obawy strony niemieckiej wzbudziły kwestie:

- potencjalnego hałasu w strefie uzdrowiskowej w miejscowości Ahlbeck – strona polska na wniosek strony niemieckiej opracowała i przedstawiła uzyskane wyniki modelowania rozprzestrzeniania się hałasu, z których wynika, że hałas nie przekroczy w porze nocnej 25 db(A);



- wpływu przedsięwzięcia na niemieckie obszary Natura 2000 – strona niemiecka zgłosiła istnienie rozbieżności interpretacji stron w tym aspekcie.

W trakcie spotkania strona niemiecka wniosowała o przekazanie dodatkowych dokumentów w wersji niemieckiej, które zostały przekazane niezwłocznie po przetłumaczeniu ich na język niemiecki.

6.5. OCENA UWZGLĘDNIENIA MODELI ŚRODOWISKOWYCH W PROJEKcie BUDOWY GTK

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisko budowy i eksploatacji Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu konieczne jest zastosowanie różnych modeli środowiskowych uwzględniających ekosystemy morskie i lądowe, jak również dobrostan ludności.

Dla projektu GTK został przeprowadzony model hydrologiczny oraz hydrodynamiczny, w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko. Analizy objęły m.in. modelowanie prądów morskich i falowania, wpływ na cyrkulację wód (w tym zmiany wynikające z budowy falochronów oraz pogłębienia torów wodnych), ocenę wpływu na rozkład osadów i transport zanieczyszczeń, symulacje warunków ekstremalnych oraz uwzględnienie wariantu ekologicznego inwestycji, mającego zminimalizować ingerencję w środowisko wodne. Wykonane modele były również istotne w kontekście postępowania transgranicznego z Niemcami. W dokumentach środowiskowych przeanalizowano model hydrauliczny i hydrodynamiczny, w którym prezentowano wpływ inwestycji na prądy przydenne, falowanie i transport rumowiska. Nie stwierdzono bezpośredniego, znaczącego wpływu na erozję plaż w najbliższym otoczeniu Terminalu, natomiast nowe konstrukcje hydrotechniczne, jak np. falochron ostonowy, mogą lokalnie zmienić prędkość i kierunek prądów.

Wśród proponowanych modeli środowiskowych, które warto byłoby jeszcze przeprowadzić, można wskazać:

- model jakości powietrza, np. CALPUFF służący do dyspersji zanieczyszczeń w powietrzu;
- modele hałasu, np. CadnaA służące do prognozowania hałasu środowiskowego;
- analiza GIS – przestrzenna ocena zagrożenia dla siedlisk chronionych, analiza kolizji z obszarami Natura 2000;
- przeprowadzenie ponownego modelu hydraulicznego i hydrodynamicznego, w którym oceniona zostanie przyspieszona erozja plaży w Świnoujściu i Międzyzdrojach.

Podsumowując analizę konsekwencji środowiskowych budowy GTK należy zaznaczyć, że **zaproponowane działania rekompensacyjne planowanej inwestycji nie są proporcjonalne do skali planowanego przedsięwzięcia. Brakuje działań, które w realny sposób rekompensować będą straty środowiskowe w najbliższym otoczeniu inwestycji.** Obszar utraci swoje walory przyrodnicze nie otrzymując w zamian



nic adekwatnego do poniesionych strat. W żadnej mierze nie zrekompensuje tego faktu podjęcie działań dot. Jeziora Bukowo, które znajduje się ok. 140 km od miejsca planowanego ulokowania GTK.

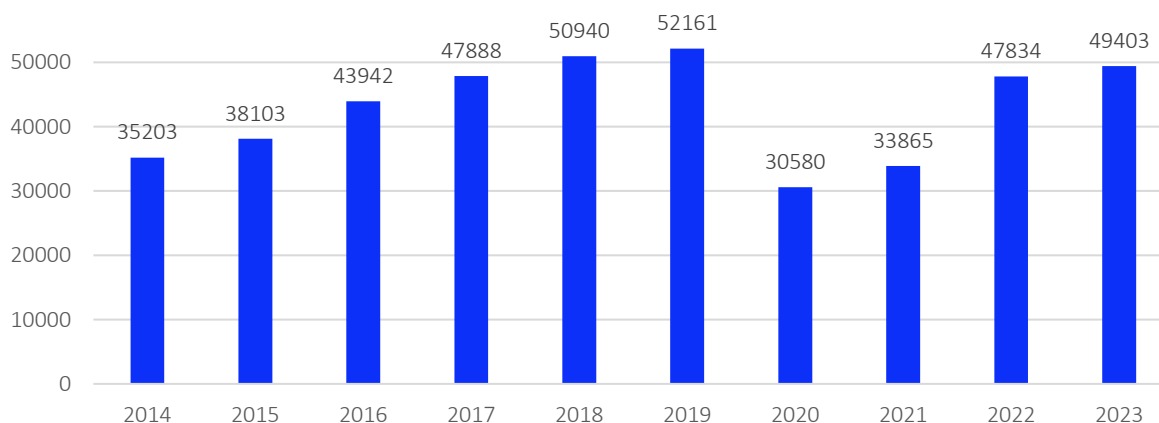
7. TURYSTYKA

7.1. OCENA WPŁYWU BUDOWY I FUNKCJONOWANIA GTK NA BRANŻĘ TURYSTYCZNĄ NA OBSZARZE

Ruch turystyczny w województwie zachodniopomorskim cechuje się nierównomiernym rozłożeniem, który głównie koncentruje się wzdłuż linii brzegowej. Wśród najpopularniejszych ośrodków nadmorskich znajdują się Świnoujście i Międzyzdroje. Określenie wielkości ruchu turystycznego w tych dwóch miejscowościach można wyznaczyć przy pomocy kilku mierników. Podstawowym z nich jest liczba turystów. W 2022 r. województwo zachodniopomorskie odwiedziło 9 165 813 turystów, w tym prawie 3,5 mln tzw. turystów jednodniowych¹²⁰. Popularność Świnoujścia i Międzyzdrojów znajduje potwierdzenie w rankingu najchętniej odwiedzanych miejscowości. Liderem w tym zestawieniu jest Kołobrzeg, natomiast na drugim i trzecim miejscu znalazły się dwa analizowane miasta. W Świnoujściu zarejestrowano 2 354 556 noclegów, a w Międzyzdrojach – 1 633 562.

Wskaźnikiem, który dobrze określa wielkość ruchu turystycznego jest liczba turystów korzystających z obiektów noclegowych na 1 000 mieszkańców. Według tego miernika Świnoujście plasuje się na trzecim miejscu wśród wszystkich powiatów w Polsce, z wynikiem 49 403 turystów na 1 000 mieszkańców (w 2022 r. – 47 834)¹²¹.

Wykres 11. Liczba turystów korzystających z obiektów noclegowych na 1 000 mieszkańców w Świnoujściu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na podstawie danych GUS BDL

Na popularność Świnoujścia i Międzyzdrojów ma wpływ przede wszystkim atrakcyjność samego Obszaru. Położenie miast nad Morzem Bałtyckim sprawia, że ośrodki te cieszą się zainteresowaniem turystów zarówno latem, jak i w pozostałych porach roku. Świnoujście i Międzyzdroje posiadają wiele walorów przyrodniczych i pozaprzyrodniczych.

¹²⁰ Wyniki badania ruchu turystycznego na Pomorzu Zachodnim przeprowadzone przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w 2023 r.

¹²¹ *Turystyka w 2023 r.*, Główny Urząd Statystyczny.

Świnoujście to jedno z najbardziej charakterystycznych miast na polskim wybrzeżu. Unikalne położenie na 44 wyspach, w połączeniu z różnorodnością krajobrazu w postaci plaż, terenów leśnych, jezior i rzek, wpływa na niezwykle potencjał turystyczny. Do największych atrakcji miasta należą: plaże (jedne z najdłuższych i najszerzych w kraju), parki i tereny zielone (z najbardziej okazałym Parkiem Zdrojowym), latarnia morska i okazały zespół fortów z XIX wieku (Fort Gerharda, Fort Zachodni i Fort Aniōta).

Omawiany Obszar jest atrakcyjny również pod kątem turystyki rowerowej. Przez Międzyzdroje i Świnoujście przechodzą liczne szlaki rowerowe, m.in.:

- Velo Baltica – trasa rowerowa, która wchodzi w skład europejskiego szlaku EuroVelo10, przebiegającego dookoła Morza Bałtyckiego;
- Blue Velo – międzywojewódzka trasa rowerowa, prowadząca z północnej części województwa zachodniopomorskiego aż do granicy polsko-czeskiej;
- trasa wokół Zalewu Szczecińskiego – okrężna trasa rowerowa, która przebiega przez terytorium Polski i Niemiec w bezpośrednim sąsiedztwie Jeziora Dąbie i Zalewu Szczecińskiego;
- trasa rowerowa Feiningera – polsko-niemiecka trasa rowerowa, która łączy miejscowości polskiego i niemieckiego wybrzeża.

Co ważne, rozwój rowerowej infrastruktury liniowej idzie w parze z rozwojem punktowej infrastruktury rowerowej oraz innymi udogodnieniami. Rozwój punktowej infrastruktury to przede wszystkim powstające oznakowania szlaków rowerowych, wypożyczalnie rowerów oraz elementy małej architektury dedykowane rowerzystom. Do innych udogodnień należy zaliczyć rozwój bazy noclegowej, która jest przyjazna rowerzystom, oferując usługi dostosowane do ich potrzeb.

Planowana inwestycja przetnie biegnące lasem szlaki piesze i rowerowe, które zapewniają możliwość przemieszczania się między Świnoujściem a Międzyzdrojami. Zmianie będzie musiał ulec m.in. przebieg szlaku EuroVelo 10, który obecnie przecina planowany obszar GTK. Brak jest na ten moment konkretnych planów tej trasy, zaś sama budowa drogi rowerowej w jej przebiegu jest niezmiennie odsuwana w czasie, pomimo wstępnie zabezpieczonych środków finansowych na tę inwestycję¹²². Kwestia budowy GTK może być źródłem problemów związanych z realizacją tego zadania, zatem istotne jest, aby wykonać analizę tego zagadnienia, stworzyć konkretne plany przebiegu i dążyć do ich realizacji. W przeciwnym razie Świnoujście może zostać odcięte od wygodnego dostępu do tego europejskiego szlaku. Przemyślane odtworzenie szlaków pieszych i rowerowych umożliwi też stworzenie nowej atrakcji turystycznej. Poprowadzenie trasy, lub jej odnogi, w bliskim sąsiedztwie GTK da turystom możliwość oglądania pracy Terminalu oraz infrastruktury towarzyszącej, która będzie znajdować się na terenie portu.

Budowa GTK przyczyni się też do zmniejszenia dostępu do kilku kluczowych atrakcji Obszaru. Przede wszystkim teren przeznaczony pod inwestycję zlokalizowany jest na plaży, która obecnie odwiedzana jest przez turystów. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście zobowiązał się do budowy infrastruktury drogowej i rowerowej zapewniającej

¹²² [Jakie przeszkody stanęły na drodze do ścieżki rowerowej ze Świnoujścia do Międzyzdrojów](#), dostęp: 30.04.2025 r.



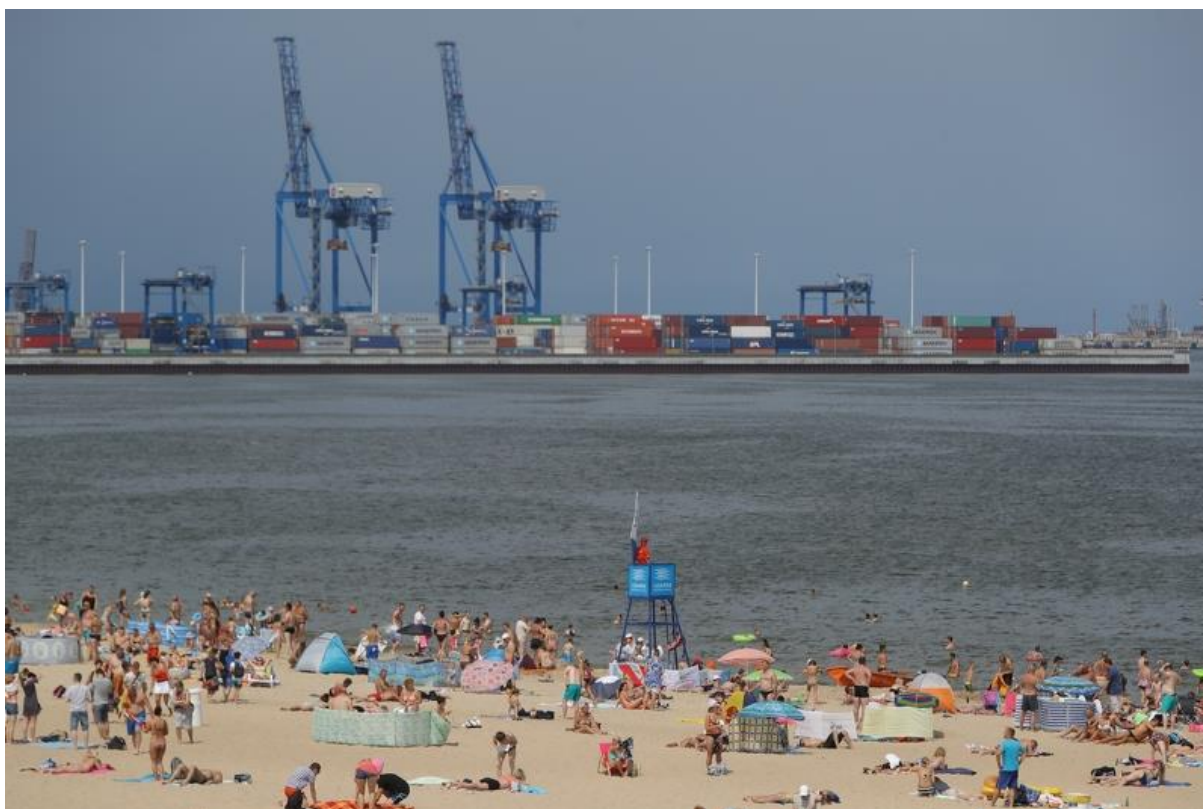
dostęp do plaży na wschód od planowanego GTK, na wysokości dzielnicy Przytór. Niemniej nie zmienia to faktu, że turystom zostanie zabrany istotny odcinek plaży (1 083 m), która dodatkowo zostanie niejako „przecięta” na dwie części. Utrudni to ruch turystyczny oraz dotarcie do wybranych atrakcji turystycznych położonych na zachód od GTK. Dlatego, w celu poznania szczegółowych skutków realizacji GTK, konieczne będzie przeprowadzenie odrębnej analizy, w której przedstawione zostaną utracone korzyści dla Świnoujścia i Międzyzdrojów, z tytułu zajęcia pasa wybrzeża (od ul. Ku Morzu do granicy pomiędzy Świnoujściem a Międzyzdrojami).

Zarówno sama budowa jak i następnie funkcjonowanie GTK, będzie też mieć potencjalny wpływ na **status uzdrowiska w Świnoujściu**. Jednak, jak opisano w rozdziale 6, zagrożenie jego utraty oceniane jest jako niskie.

Należy również wspomnieć, że GTK zdecydowanie wpłynie na **ograniczenie możliwości planowania rozwoju funkcji turystycznych oraz mieszkaniowych w pasie pomiędzy Świnoujściem a Międzyzdrojami**. Obszar ten, z racji bliskości portu, nie będzie atrakcyjny dla prowadzenia nowych inwestycji. Co ważne, rozbudowa GTK o kolejne elementy portu zewnętrznego (np. portu uniwersalnego) jeszcze bardziej wpłynie na obniżenie atrakcyjności Obszaru, przyczyniając się do uniemożliwienia zintegrowanego rozwoju obu miejscowości.

Realizacja tak dużej inwestycji może nieść za sobą zmiany w **charakterystyce branży**. Budowa infrastruktury portowej może **wpłynąć negatywnie na uroki krajobrazowe, estetykę i dostępność** obszarów przybrzeżnych, co budzi obawy wśród przedsiębiorców turystycznych. Obawy szeroko pojętej branży turystycznej związane są z potencjalnym zmniejszeniem liczby turystów odwiedzających Świnoujście i Międzyzdroje. Co ważne, mieszkańcy i lokalni przedsiębiorcy wyrażają niepokój w kwestii wpływu inwestycji na charakter miasta jako destynacji turystycznej – **zmiana postrzegania miasta** za sprawą zmiany klimatu lokalnego, w tym zanieczyszczenia środowiska, hałasu oraz zmniejszenia atrakcyjności plaż i terenów rekreacyjnych. Z drugiej strony, inwestycja może przynieść pozytywne zmiany dla branży turystycznej. Powstanie GTK może przyczynić się do **poprawy dostępności regionu w kontekście transportowym, a także do postrzegania go jako innowacyjnego**.

Zdjęcie 2. Widok z plaży na Stogach na terminal w Gdańsku - ograniczenie atrakcyjności krajobrazu w związku z rozbudową funkcji portowych



Źródło: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/42840-plaza-i-las-na-stogach-nie-pojda-pod-rozbudowe-portu-gdansk>, dostęp: 29.05.2025 r.

Sam **proces budowy** będzie również istotnie wpływał na obniżenie atrakcyjności turystycznej tego terenu. Prace budowlane i związane z nimi hałas, ruch ciężkich pojazdów, powstające zapylenie i zanieczyszczenia mogą istotnie zniechęcać turystów do przebywania w tej okolicy w okresie trwania budowy i tym samym do odwiedzania pobliskich atrakcji turystycznych. Należy się zatem liczyć ze zmniejszeniem liczby turystów w okolicy GTK, szczególnie w trakcie jego budowy. Z drugiej zaś strony powstawanie takich obiektów przyciąga osoby, które lubią obserwować proces realizacji interesujących przedsięwzięć. Bywa wręcz, że sama budowa niestandardowego obiektu staje się atrakcją turystyczną¹²³, co również można wykorzystać marketingowo na Obszarze. Dobrym przykładem takiej praktyki mogą być działania podjęte w trakcie budowy przekopu przez Mierzę Wiślaną, w trakcie której zorganizowano m.in. punkt widokowy służący obserwacji prac¹²⁴. Warto rozważyć wdrożenie takiego rozwiązania w pobliżu budowy GTK, aby pomimo wielu utrudnień wynikających z jego powstawania, móc też czerpać z tego faktu korzyści dla Gminy. W kontekście wpływu procesu budowy GTK na kwestie wyboru przez turystów noclegów w najbliższym otoczeniu należy stwierdzić, że odznacza się on niską gęstością zabudowy, a odległość najbliższych miejsc noclegowych od placu budowy będzie na tyle

¹²³ *Budowa drogi wodnej przez Mierzę chętnie oglądana przez turystów*, dostęp: 30.04.2025 r.

¹²⁴ *Przekop Mierzei Wiślanej: turyści korzystają z punktu widokowego*, dostęp: 30.04.2025 r.



znaczna, że jedynym istotnym negatywnym oddziaływaniem może być wzmożony ruch pojazdów budowlanych i generowany przez nie hałas, wibracje i zanieczyszczenia.

Analizując konsekwencje budowy i rozbudowy portów morskich i wpływu tych działań na otoczenie warto przyrzeć się **rozbudowie portu w Gdańsku**. Inwestycja ta spotkała się z licznymi protestami i żądaniami rekompensat ze strony różnych grup społecznych. Projekt obejmuje budowę nabrzeża o długości 717 metrów i głębokości 18 metrów oraz placu składowego o powierzchni 36 ha¹²⁵. **Według pierwotnych założeń teren inwestycji miał obejmować częściowo teren plaży i wydm, jednakże ostatecznie nowy terminal kontenerowy powstanie w całości na wodzie, a infrastruktura lądowa będzie przylegać do istniejącego już terminalu**. Oznacza to, że korzystanie przez mieszkańców i turystów z plaży Stogi i przyległego do niej morza nie będzie bardziej utrudnione, jednak można zakładać, że ruch turystyczny, ze względu na istotne ograniczenie atrakcyjności krajobrazowej obszaru, może się zmniejszyć. Co jednak ważne z punktu widzenia funkcjonowania turystyki na tym obszarze, działania rekompensacyjne inwestycji stworzyły barierę dla dalszej rozbudowy portu w kierunku plaży, co pozytywnie wpłynie na zachowanie środowiska naturalnego i tym samym funkcji turystycznych. Analogiczne rozwiązania można byłoby wdrożyć w przypadku budowy GTK. Niestety podjęte i zaplanowane działania rekompensacyjne nie dają gwarancji powstrzymania presji inwestycyjnej zmierzającej do dalszej rozbudowy portu w kierunku wschodnim. Ponadto rekompensaty te nie są adekwatne do skali inwestycji i nie są realizowane w najbliższym sąsiedztwie GTK, co oznacza, że utrata turystycznej atrakcyjności Obszaru nie jest bilansowana, a jedynie korzystają na tej stracie obszary objęte rekompensatą (otoczenie Jeziora Bukowo, które jest ulokowane ok. 140 km od Obszaru). Zważywszy na opisane wcześniej w niniejszym opracowaniu dalsze plany rozbudowy portu zewnętrznego w Świnoujściu można ponadto zakładać, że poziom negatywnego oddziaływania na turystykę na Obszarze będzie jeszcze wyższy, szczególnie w przypadku budowy terminalu uniwersalnego. **Podjęcie działań analogicznych jak w Gdańsku mogłoby umożliwić uniknięcie dalszej degradacji otoczenia GTK w kontekście turystycznym i środowiskowym**.

7.2. ANALIZA POTENCJAŁU TURYSTYCZNEGO GTK

Terminale kontenerowe, zlokalizowane w różnych częściach świata często stają się atrakcjami turystycznymi, oferując możliwość obserwacji pracy portu, jak również jego zwiedzania. W wielu miastach portowych oferowane są zorganizowane wycieczki po terenie portu, podczas których turyści mogą zobaczyć z bliska procesy załadunku i rozładunku towarów, jak również poznać historię portu, a niejednokrotnie też całego miasta. Miasta takie jak Rotterdam czy Singapur, ale też mniejsze miejscowości portowe, wykorzystały potencjał turystyczny swoich portów i rozwinęły tzw. *port tourism* (turystykę portową). Współczesne porty stają się miejscami łączącymi funkcje gospodarcze z funkcjami rekreacyjno-wypoczynkowymi, które przyciągają nie tylko mieszkańców, ale również turystów.

W przypadku Świnoujścia rozwinięcie turystyki portowej jest prawdopodobne, jednak należy mieć na uwadze fakt, że to niszowa forma turystyki, która nie będzie w stanie

¹²⁵ [Port Gdańsk na EKG 2025: Budujemy odporność poprzez inwestycje](#), GospodarkaMorska.pl, 25.04.2025 r., dostęp: 20.05.2025 r.



zrekompensować ewentualnej utraty wizerunku miasta, w którym występuje swoisty balans pomiędzy funkcją turystyczną a portową. Niemniej warto dążyć do uzyskania porozumienia z inwestorami, w kwestii możliwości realizacji działań z zakresu turystyki portowej, zarówno w trakcie budowy jak i po otwarciu Terminalu. Należy jednak pamiętać, że ostateczny kształt i sposób funkcjonowania portu zewnętrznego, a także prawne i organizacyjne uwarunkowania wynikające z faktu, że jest to infrastruktura krytyczna, mogą spowodować nie tylko ograniczenie, ale wręcz utratę możliwości realizowania bardzo popularnych rejsów statkami „białej floty” na trasie Heringsdorg – Świnoujście – Międzyzdroje.

8. BEZPIECZEŃSTWO

8.1. KONTEKST BEZPIECZEŃSTWA GOSPODARCZEGO

Można zakładać, że część obserwowanego w ostatnich latach ponadnormatywnego wzrostu przeładunków może mieć charakter trwały, ponieważ Polska zaprzestała importu gazu ziemnego¹²⁶ i ropy naftowej¹²⁷ z Federacji Rosyjskiej, choć oczywiście należy mieć na względzie, że sytuacja ta może ulec zmianie w zależności od uwarunkowań geopolitycznych. W efekcie porty morskie stały się kluczowym ogniwem w systemie bezpieczeństwa energetycznego. Gdański Naftoport odpowiada dziś za praktycznie całość dostaw surowca do rafinerii ropy naftowej w Płocku i Gdańsku, a także znaczącą część dostaw do Schwedt i Leuny w Niemczech¹²⁸. Z kolei terminal LNG w Świnoujściu, oddany do użytku w 2015 roku, w roku 2023 odpowiadał za 46% importu gazu ziemnego do Polski¹²⁹. Jego zdolności regazyfikacyjne aktualnie, po niedawno zakończonej rozbudowie, wynoszą 8,3 mld metrów sześciennych¹³⁰. Świnoujście w obecnych, coraz bardziej niepewnych czasach, stało się miejscem newralgicznym z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego. Z jednej strony dzięki terminalowi LNG możliwe jest zapewnienie stabilnych dostaw gazu ziemnego do Polski z całego świata, w efekcie czego pozycja negocjacyjna Polski w zakupach surowców energetycznych uległa wzmocnieniu. Z drugiej strony należy mieć na względzie, że dla samego Świnoujścia, a także ościennych gmin, w szczególności gminy Międzyzdroje, może to oznaczać pewne ryzyko w sytuacji kryzysu lub wojny, w której wszystkie obiekty stanowiące infrastrukturę krytyczną państwa mogłyby zostać narażone na oddziaływanie potencjalnego agresora.

Eksploatacja GTK w Świnoujściu może jednak przynieść korzyści w kontekście bezpieczeństwa gospodarczego Polski w czasie pokoju. Fakt dysponowania tylko jednym kontenerowym hubem przeładunkowym na polskim wybrzeżu stwarza ryzyko zakłócenia płynności dostaw i poniesienia przez armatorów strat liczonych w milionach USD. Warto w tym kontekście przytoczyć sytuację, która miała miejsce w gdańskim Baltic Hub, kiedy kontenerowce oczekiwały na redzie nawet 10 dni¹³¹. Przywołana sytuacja miała miejsce pod koniec 2023 roku, a jej przyczyną były wzmożone przeładunki przy nieobsadzonych stanowiskach pracy¹³². GTK w Świnoujściu mógłby zatem pełnić funkcję obiektu zapasowego względem Baltic Hub, gwarantując płynność dostaw kontenerów do Polski drogą morską. Należy jednocześnie zastrzec, że podobną rolę mógłby pełnić planowany Port Zewnętrzny w Gdyni, który również ma umożliwiać obsługę największych kontenerowców, jakie mogą wejść na Morze Bałtyckie przez cieśniny duńskie¹³³. Funkcję tę odegrał zresztą częściowo podczas wspomnianych zatorów w Baltic Hub gdyński Baltic

¹²⁶ M. Kobryński, *Pierwszy rok bez importu gazu ziemnego z Rosji*, RynekInfrastruktury.pl, 1 marca 2024 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹²⁷ *Przemysł i handel naftowy 2023*, <https://popihn.pl/wp-content/uploads/2024/04/RAPORT-ZA-ROK-2023.pdf>, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, dostęp: 24.03.2025 r.

¹²⁸ M. Kobryński, *Gdański Naftoport bije kolejne rekordy w przeładunkach*, RynekInfrastruktury.pl, 14 stycznia 2025 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹²⁹ M. Kobryński, *Pierwszy rok bez importu gazu ziemnego z Rosji*, RynekInfrastruktury.pl, 1 marca 2024 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹³⁰ *Informacje o Terminalu LNG*, Gaz-System, dostęp: 24.03.2025 r.

¹³¹ *Pełny zapis posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 8 lutego 2024 r.*, Kancelaria Sejmu – Biuro Komisji Sejmowych, dostęp: 24.03.2025 r.

¹³² M. Kobryński, *Gdańsk: Zatory w Baltic Hub*, RynekInfrastruktury.pl, 20 października 2023 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹³³ *Port Zewnętrzny – Opis projektu*, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, dostęp: 24.03.2025 r.

Container Terminal¹³⁴. W tym kontekście mankamentem Gdyni może być potencjalnie bliskość obwodu kaliningradzkiego, dlatego można zakładać, że GTK w Świnoujściu byłby w większym stopniu predestynowany do pełnienia funkcji obiektu zapasowego dla wszystkich terminali kontenerowych zlokalizowanych w Trójmieście, nie tylko gdańskiego Baltic Hub.

Z drugiej strony istotnym zagrożeniem dla płynnego funkcjonowania GTK w Świnoujściu w sytuacji kryzysu lub po prostu istotnie wzmożonego ruchu, mógłby być fakt, iż ma on powstać na wyspie Wolin. Jedyne połączenia portu morskiego w Świnoujściu z lądem, dostosowane do obsługi ruchu ciężkiego, to linia kolejowa nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście Port oraz droga krajowa nr 3, która w czerwcu 2025 roku ma zostać rozbudowana do standardu drogi ekspresowej. Co więcej, przeprawy mostowe w przebiegu każdej spośród wyżej wymienionych tras dzieli ok. 50 metrów. Jakiegokolwiek ich uszkodzenie *de facto* uniemożliwiłoby realizację przładunków w GTK w Świnoujściu, ponieważ droga krajowa nr 93 z tunelem pod rzeką Świną na wyspę Uznam i dalej do granicy polsko-niemieckiej oraz droga wojewódzka nr 102 w kierunku Dziwnowa i dalej do Kołobrzegu, przebiegająca zresztą przez popularne miejscowości turystyczne, nie umożliwiają efektywnej obsługi masowego ruchu ciężkiego, w tym kontenerów. Ograniczona liczba drogowych i kolejowych korytarzy dostępowych do portu morskiego w Świnoujściu powinna być także brana pod uwagę jako ryzyko dla GTK w fazie budowy, ponieważ ich ewentualne zniszczenie czy też uszkodzenie mogłoby spowodować długofalowe utrudnienia w ruchu.

Z podobnym problemem mierzy się port morski w Gdańsku, w którym większość nabrzeży, zarówno w wewnętrznej, jak i zewnętrznej części, znajduje się na Wyspie Portowej, która posiada tylko jedno połączenie z siecią kolejową z dwoma mostami nad Martwą Wisłą i Motławą. Z drugiej strony Wyspa Portowa posiada już dziś dwa dostosowane do obsługi ruchu ciężkiego połączenia drogowe. Ponadto można zakładać, że budowa nowej linii kolejowej byłaby bardziej prawdopodobna i efektywna ekonomicznie niż w przypadku wyspy Wolin. Zarówno z uwagi na znacznie większe przładunki, jak i możliwość połączenia z koncepcją budowy linii kolejowej z Gdańska do Elbląga przez Nowy Dwór Gdański¹³⁵, która została uwzględniona w uchwale Rady Ministrów w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego¹³⁶.

Na podstawie powyższych wniosków trudno poddać jednoznacznej ocenie projekt budowy GTK w Świnoujściu w kontekście szeroko rozumianego bezpieczeństwa gospodarczego, pomimo wspomnianych atutów w postaci uzupełnienia terminali kontenerowych w Trójmieście. Można jednak przyjąć, że dysponowanie dodatkowym terminalem kontenerowym na polskim wybrzeżu, oddalonym od obwodu kaliningradzkiego, stanowi istotny argument przemawiający za przedmiotowym przedsięwzięciem. Największą słabością inwestycji planowanej przez ZMPSiŚ w Świnoujściu jest niewątpliwie położenie na wyspie Wolin, podczas gdy w przypadku Gdyni nie ma ryzyka odcięcia terminali kontenerowych od lądu w przypadku zniszczenia jakiegokolwiek przeprawy mostowej,

¹³⁴ M. Kobryński, [Maersk stawia na Gdynię w obliczu zatorów w Baltic Hub](#), RynekInfrastruktury.pl, 23 października 2023 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹³⁵ [Żuławska Rama Towarowa – stara koncepcja w nowej odsłonie](#), Rynek-Kolejowy.pl, 12 marca 2016 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹³⁶ [Uchwała Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia „Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej”](#), Centralny Port Komunikacyjny, dostęp: 24.03.2025 r.



ponieważ nie znajdują się one na wyspie. Istotnym atutem GTK w Świnoujściu w kontekście bezpieczeństwa gospodarczego może być zatem zapewnienie dogodnego dostępu do transportu kontenerów drogą morską, w szczególności dla klientów z zachodniej części Polski, wschodniej części Niemiec oraz Czech, dla których mógłby być alternatywą względem niemieckich hubów w Hamburgu, Bremerhaven i Wilhelmshaven oraz terminali kontenerowych w Trójmieście. Warunkiem *sine qua non* dla sukcesu przedsięwzięcia będzie jednak zapewnienie dostosowanej do obsługi ruchu ciężkiego na dużą skalę infrastruktury drogowej i kolejowej.

8.2. ANALIZA POTENCJALNYCH ZAGROŻEŃ BEZPIECZEŃSTWA CYWILNEGO ZWIĄZANYCH Z BUDOWĄ I FUNKCJONOWANIEM GTK

Można zakładać, że budowa i eksploatacja GTK w Świnoujściu nie generowałaby innych ryzyk niż ma to miejsce w przypadku pozostałych terminali przeładunkowych. Co więcej, już dziś w porcie morskim w Świnoujściu, jak wskazano we wcześniejszej części opracowania, funkcjonuje terminal LNG. Abstrahując od uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem militarnym, które zostaną poddane analizie w dalszej części opracowania, terminal LNG z racji potencjalnie bardzo dużej skali zniszczeń, mógłby być przedmiotem ataku terrorystycznego, co wpłynęłoby na bezpieczeństwo planowanego GTK, ale również całej okolicy. Z drugiej strony multiplikacja ryzyk ma miejsce w przypadku każdego dużego kompleksu portowego, w którym przeładunku się paliwa płynne, ropę naftową, czy skroplony gaz ziemny, będące towarami szczególnie wrażliwymi, podobnie jak niektóre produkty chemiczne, które cechuje łatwopalność lub toksyczność. Również na kontenerowcach dochodzi do groźnych incydentów powodujących zagrożenia dla bezpieczeństwa cywilnego. Wynika to choćby z faktu, że mogą nimi być przewożone różnego rodzaju towary niebezpieczne, których transport wiąże się z ryzykiem wybuchu pożarów. Ponieważ w statystykach portowych przeładunki kontenerów są uwzględniane zbiorczo, bez wyróżniania ich zawartości, niemożliwym jest precyzyjne skwantyfikowanie skali ewentualnego zagrożenia. Struktura zawartości kontenerów jest ponadto zmienna, choć można zakładać, że wraz z rozwojem elektromobilności wzrośnie również import baterii litowo-jonowych z Dalekiego Wschodu do Europy w kontenerach. Nie należy przy tym wykluczać akcji dywersyjno-sabotażowych w postaci celowych detonacji kontenerów. Dlatego w celu ograniczenia ryzyka związanego z zagrożeniami tego rodzaju pożądana byłaby weryfikacja pracowników GTK, załóg kontenerowców oraz osób zatrudnionych na zapleczu GTK przez Policję i służby specjalne, a także utrzymywanie w odpowiedniej gotowości służb zapewniających bezpieczeństwo cywilne na obszarze, w tym szczególnie jednostek straży pożarnej.

Przywołane ryzyko nie ma charakteru teoretycznego. Wielokrotnie w historii transportu morskiego dochodziło do tego rodzaju sytuacji, czego przykładem może być eksplozja na pokładzie kontenerowca YM Mobility, należącego do tajwańskiego armatora Yang Ming Marine Transport. Do sytuacji doszło w Chinach w Ningbo-Zhoushan, jednym z największych portów morskich na świecie. Jak informowały chińskie organy państwowe, powstałe w wyniku eksplozji fale uderzeniowe były odczuwalne w odległości kilometra od miejsca zdarzenia. Przyczyną niebezpiecznego incydentu był prawdopodobnie przewóz

towarów niebezpiecznych w kontenerach, a dokładnie baterii litowo-jonowych oraz nadtlenu benzoenu tert-butyloвого¹³⁷. Do dużego pożaru doszło także na pokładzie kontenerowca Maersk Frankfurt. Miało to miejsce wprawdzie na pełnym morzu, jednakże relatywnie blisko indyjskiego wybrzeża, a gaszenie pożaru trwało wiele dni¹³⁸.

Ograniczenie prawdopodobieństwa wyżej wskazanych zdarzeń oraz ich skutków jest możliwe dzięki wdrożeniu i egzekwowaniu odpowiednich procedur przez operatorów jednostek, jak choćby wymogów związanych z bezpiecznym przechowywaniem towarów niebezpiecznych. Jednak administracja portowa nie będzie w stanie precyzyjnie kontrolować zawartości każdego kontenera, nawet po zawinięciu statku do portu. W Stanach Zjednoczonych, już po ataku terrorystycznym na World Trade Center we wrześniu 2001 roku, wprowadzono restrykcyjne wymogi w zakresie kontroli kontenerów z wykorzystaniem urządzeń RTG, która ma być dokonywana w portach morskich, w których odbywa się załadunek kontenera. Ponadto kontenery docierające drogą morską do Stanów Zjednoczonych mają być zaplombowane. Obowiązujące w Stanach Zjednoczonych regulacje obejmują także szereg innych elementów, uwzględniających m.in. ułatwienia dla przedsiębiorstw stosujących restrykcyjne procedury w zakresie bezpieczeństwa technicznego¹³⁹.

Bezpieczne funkcjonowanie GTK w Świnoujściu będzie wymagało zapewnienia adekwatnego względem nowych zagrożeń potencjału jednostek ratowniczo-gaśniczych. Należałoby również dokonać przeglądu obowiązujących w Polsce regulacji w zakresie bezpieczeństwa w portach, zidentyfikować luki i zaktualizować treści, uwzględniając ich adaptację do współczesnych uwarunkowań. Oczywiście kluczowe będzie jednak kontrolowanie przestrzegania zasad. Jak wskazał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji, w ramach przedsięwzięcia powstaną „systemy lądowego informowania, alarmowania i kierowania ruchem i bezpieczeństwem”. Mają zostać także zaprojektowane rozwiązania, które zapewnią odpowiedni poziom bezpieczeństwa przeciwpożarowego na terenie gruntów leśnych użytkowanych przez Nadleśnictwo Międzyzdroje. W tym kontekście w decyzji środowiskowej wskazuje się na „wykonanie odpowiedniej ilości dojazdów pożarowych dołączanych do sieci dróg publicznych”, „zaprojektowanie dodatkowego, wielofunkcyjnego, otwartego punktu czerpania wody do celów przeciwpożarowych, z ujęciem wód podziemnych, usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie dojazdów pożarowych” oraz „posadowienie nowego masztu umożliwiającego montaż instalacji kamerowej wraz z infrastrukturą przesyłu obrazu do celów skutecznej obserwacji i zabezpieczenia przeciwpożarowego”. W decyzji środowiskowej wskazano ponadto, że powyższe rozwiązania zostały już uwzględnione w dotychczas realizowanych pracach projektowych, a bezpieczną eksploatację GTK umożliwi stosowanie się do obowiązujących w Polsce przepisów prawa¹⁴⁰.

Należy zauważyć, że już dziś w porcie morskim w Świnoujściu są przeładowywane towary niebezpieczne. Dotyczy to nie tylko przywołanego terminala LNG, który znajduje się

¹³⁷ [Eksplzja na statku w chińskim porcie](#), GospodarkaMorska.pl, 10 sierpnia 2024 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹³⁸ [Firefighting on Maersk Frankfurt continues into sixth day](#), Seatrade Maritime, dostęp: 24.03.2025 r.

¹³⁹ M. Szyszko, [Cechy morskiego terminalu kontenerowego najnowszej generacji](#), Szczecin 2010, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁴⁰ [Decyzja nr 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach](#), Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie, dostęp: 31.03.2025 r.



w Porcie Zewnętrznym, podobnie jak planowany GTK. W wewnętrznej części, położonej znacznie bliżej Centrum i Dzielnicy Nadmorskiej, funkcjonuje terminal paliwowy ORLEN, czy też terminal masowy OT Port Świnoujście, w którym realizowane są m.in. przetadunki węgla kamiennego, koksu, czy nawozów sztucznych. Z kolei w lewobrzeżnej części miasta, położonej na wyspie Uznam, funkcjonuje terminal paliwowy Baltchem, w którym przetadowuje się olej napędowy. Można zakładać, że sam wpływ funkcjonowania GTK na bezpieczeństwo cywilne na Obszarze, z racji znacznie większego oddalenia od gęstej zabudowy, będzie niższy niż w przypadku istniejących terminali przetadunkowych. Warto jednak tu podkreślić, że skala oddziaływania ewentualnego ataku na sąsiadujące ze sobą terminale LNG i GTK, bądź innego katastrofalnego zdarzenia, może być ogromna ze względu na specyfikę obu tych portów i powodować niespotykaną skalę zniszczeń nie tylko w dzielnicy Warszów na prawobrzeżu, ale również nieco dalej na wschód docierając do Gminy Międzyzdroje oraz w drugim kierunku – na zachód do lewobrzeżnej części Świnoujścia. Szczególnie duże ryzyko może dotyczyć jednak mieszkańców wspomnianej dzielnicy Warszów w prawobrzeżnej części miasta, położonej na wyspie Wolin. Należy jednak zastrzec, że GTK powstanie w znacznym oddaleniu od obszaru zabudowanego, na sztucznie załadowanej powierzchni Morza Bałtyckiego. Niemniej, ze względu na fakt, że zagrożenie mogą stanowić nie tylko procesy i przedmioty znajdujące się na terenie GTK, ale również towary przewożone, a także nieprzewidziane zdarzenia spowodowane działaniami podmiotów trzecich, zatem bardzo ważne jest zapewnienie podwyższonego poziomu bezpieczeństwa również na terenach przez które te przewozy będą się odbywać na Obszarze oraz we właściwej odległości od nich, aby zapewnić odpowiedni bufor bezpieczeństwa. Dotyczy to więc również Łunowa i Przytoru, a także miasta Międzyzdroje, które potencjalnie znajdują się na trasie przewozu ładunków z GTK. W tym kontekście należy wspomnieć, że już dziś na skrzyżowaniu ulic Norberta Barlickiego oraz Ku Morzu znajduje się Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza nr 2, wchodząca w skład struktur Państwowej Straży Pożarnej. Jest ona przygotowana nie tylko do reagowania na terenie Terminalu LNG (w przyszłości również GTK), ale także do prowadzenia akcji ratowniczych sąsiednich obiektów cywilnych i mieszkańców. Ponadto w Międzyzdrojach przy ulicy Nowomyśliwskiej (na wyjeździe w kierunku Świnoujścia) realizowana jest obecnie inwestycja pod nazwą „Budowa Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej w Międzyzdrojach” przez Komendę Powiatową Państwowej Straży Pożarnej (KP PSP) w Kamieniu Pomorskim. Budowany obiekt spełniać będzie funkcję strażnicy Jednostki Ratowniczo Gaśniczej (JRG), podległej KP PSP w Kamieniu Pomorskim, która w sytuacjach kryzysowych na Terminalu LNG czy później GTK, będzie mogła istotnie wzmocnić siły PSP w akcjach ratowniczych tych portowych obiektów jak i obiektów cywilnych. Stan osobowy JRG w Międzyzdrojach planuje się na 33 zatrudnionych. Uruchomienie tego obiektu planowane jest na początek 2026 roku ale uzależnione jest od zabezpieczenia brakujących środków finansowych na poziomie ok. 2 mln zł.

Zdjęcie 3. Aktualnie budowana Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza w Międzyzdrojach



Źródło: Materiały własne Gminy Międzyzdroje

Jak przedstawiono we wcześniejszej części opracowania można zakładać, że funkcjonowanie GTK w Świnoujściu nie wpłynie znacząco na zwiększenie ruchu drogowego w analizowanych gminach, w regularnym ruchu, bez zdarzeń wyjątkowych, zatem kwestia BRD nie jest kluczową dla niniejszego rozdziału.

W kontekście budowy GTK istotnym ryzykiem może być obecność na Morzu Bałtyckim licznych niebezpiecznych pozostałości po I i II wojnie światowej, takich jak niewybuchy czy broń chemiczna. Szacuje się, że na dnie Bałtyku może znajdować się 500 tys. ton broni konwencjonalnej, 50 tys. ton broni chemicznej, a także 10 tys. wraków statków, z których w wielu przypadkach może wyciekać paliwo. Brakuje jednocześnie regulacji, które mogłyby zapewnić skoordynowane usuwanie tych obiektów w ramach współpracy międzynarodowej płożonych nad Morzem Bałtyckim państw członkowskich Unii Europejskiej¹⁴¹. ZMPSiŚ zlecił już realizację badań ferromagnetycznych w miejscu planowanej inwestycji, co umożliwi identyfikację niebezpieczeństw, a tym samym realizację robót pogłębiarskich i innych prac hydrotechnicznych przez wykonawcę inwestycji, wraz z określeniem nakładów koniecznych dla odstonięcia, usunięcia i utylizacji

¹⁴¹ [W Brukseli o broni zatopionej w Bałtyku. Technologia do usuwania jest, teraz wszystkie ręce na pokład](#), GospodarkaMorska.pl, 21 listopada 2021 r., dostęp: 30.03.2025 r.

obiektów pochodzenia wojskowego¹⁴². Ogłoszono także przetarg na oczyszczenie z obiektów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego akwenów objętych inwestycją, a w załączniku do opisu przedmiotu zamówienia, zawierającym wykaz anomalii magnetycznych, w odniesieniu do 76,39% z nich określono ryzyko jako niskie lub średnie, natomiast w przypadku 23,61% zostało ono scharakteryzowane jako wysokie lub bardzo wysokie¹⁴³. Realizację tych samych prac w korytarzu planowanego wschodniego toru podejściowego zlecił Urząd Morski w Szczecinie¹⁴⁴. Należy jednak mieć na uwadze, że wspomniane obiekty mogą się przemieszczać po dnie morza, a niemal każdy rok przynosi nowe tego rodzaju odkrycia, zarówno w pobliżu portów morskich¹⁴⁵, jak również na plażach¹⁴⁶. Z drugiej strony ryzyko to jest i tak obecne, a sam proces przygotowań do budowy GTK w zakresie wywiadu ferromagnetycznego umożliwi jego ograniczenie. Nie należy jednak wykluczyć, że proces unieszkodliwiania wykrytych obiektów niebezpiecznych, w zależności od niedających się przewidzieć czynników losowych, będzie mógł mieć szkodliwy wpływ na środowisko naturalne w Wolińskim Parku Narodowym w rejonie Zatoki Pomorskiej, a także na bezpieczeństwo mieszkańców i infrastruktury.

8.3. OCENA WPŁYWU BUDOWY GTK NA OBRONNOŚĆ

W obliczu trwającej wojny hybrydowej, którą prowadzi obecnie Federacja Rosyjska przeciwko większości państw członkowskich Unii Europejskiej, infrastruktura krytyczna państwa w postaci terminalu LNG w Świnoujściu może stanowić cel potencjalnego agresora. Przypomnijmy, że GTK ma powstać w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Trzeba jednocześnie mieć świadomość, że multiplikacja ryzyk jest nieodłącznym elementem funkcjonowania dużych, wielofunkcyjnych kompleksów portowych (przykładowo głębokowodny terminal kontenerowy Baltic Hub w Gdańsku znajduje się obok terminalu paliwowego, terminalu LPG oraz Naftoportu)¹⁴⁷, zaś na oddziaływanie potencjalnego agresora narażony może być każdy obiekt cywilny i wojskowy na polskim wybrzeżu. Co więcej, w sąsiedztwie świnoujskiego terminalu LNG znajduje się już największy terminal promowy w Polsce czy też terminal przeladunków masowych OT Port Świnoujście¹⁴⁸. Już wkrótce w Świnoujściu będzie funkcjonował także tzw. terminal instalacyjny, przeznaczony do obsługi budowy farm wiatrowych na morzu¹⁴⁹.

Trzeba mieć na uwadze, że Świnoujście, w kontekście zagrożeń hybrydowych i militarnych ze strony Federacji Rosyjskiej, byłoby prawdopodobnie bezpieczniejszą lokalizacją aniżeli Gdańsk i Gdynia, które znajdują się relatywnie blisko obwodu królewieckiego. Świnoujście w linii prostej jest oddalone od niego o ok. 380 kilometrów, natomiast Trójmiasto już tylko o

¹⁴² [Port Szczecin-Świnoujście ma umowę na wykonanie skanu magnetycznego dna akwenu morskiego](#), CIRE24.pl, 9 września 2024 r., dostęp: 30.03.2025 r.

¹⁴³ [Oczyszczenie z obiektów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego akwenów objętych Inwestycją pn. Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu](#), Platforma Marketplant ZMPiSiŚ, dostęp: 3.04.2025

¹⁴⁴ M. Kobryński, [Terminal kontenerowy w Świnoujściu: Kolejne umowy podpisane](#), RynekInfrastruktury.pl, 29 listopada 2024 r., dostęp: 30.03.2025 r.

¹⁴⁵ [Neutralizują niewybuchy na Zatoce Gdańskiej. Nie będzie można wchodzić do wody w Gdańsku](#), Dziennik Bałtycki, 10 marca 2025 r., dostęp: 30.03.2025 r.

¹⁴⁶ [Kołobrzeg. Trzy niewybuchy znaleziono w Bałtyku przy plaży w Podczelu](#), TVN24.pl, 11 sierpnia 2018 r., dostęp: 30.03.2025 r.

¹⁴⁷ [Terminale przeladunkowe i nabrzeża](#), Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁴⁸ [Nabrzeża Świnoujście](#), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, dostęp: 31.03.2025 r.

¹⁴⁹ M. Kobryński, [Budowa nabrzeży w porcie instalacyjnym w Świnoujściu zakończona](#), RynekInfrastruktury.pl, 30 grudnia 2024 r., dostęp: 31.03.2025 r.



ok. 100 kilometrów. Jak wskazano we wcześniejszej części opracowania, to właśnie w Trójmieście koncentruje się znakomita większość przeładunków kontenerów. W zespole portów morskich Szczecin – Świnoujście odbywają się one dziś na niewielką skalę¹⁵⁰, zaś ograniczenia infrastrukturalne powodują, że możliwa jest obsługa wyłącznie relatywnie małych jednostek feederowych. Obsługa kontenerowców oceanicznych jest zaś zupełnie wykluczona. Zablockowanie portów morskich w Trójmieście przez agresora byłoby jednak łatwiejsze niż w przypadku Szczecina i Świnoujścia – choćby z uwagi na znacznie krótszy dystans do pokonania przez jednostki nawodne lub podwodne, możliwość użycia sił powietrznych z obszaru obwodu kaliningradzkiego, zasięgi pozwalające na użycie artylerii i bardziej efektywnych kosztowo pocisków raketowych krótkiego zasięgu z lądu, a także możliwość użycia min morskich, które są efektywnymi i relatywnie tanimi środkami bojowymi. Natomiast w przypadku Świnoujścia, ze względu na jego znaczne oddalenie od obwodu kaliningradzkiego, użycie różnego rodzaju sił i środków przez potencjalnego agresora byłoby znacznie większym wyzwaniem. Budowę GTK z perspektywy bezpieczeństwa narodowego i obronności można zatem postrzegać zarówno jako wyzwanie, jak i szansę, mając na względzie jego możliwy potencjał jako obiektu zapasowego względem terminali kontenerowych w Trójmieście. Należy jednocześnie mieć na uwadze, że Federacja Rosyjska dysponuje środkami napadu powietrznego, umożliwiającymi rażenie celów na dużych odległościach. Wśród nich należy wymienić m.in. pociski manewrujące systemu Kalibr o zasięgu w przedziale 1500-2500 kilometrów, których nośnikami mogą być okręty nadwodne i podwodne¹⁵¹, a także pociski manewrujące Ch-101, przenoszone przez bombowce, których zasięg ma wynosić 4500-5500 kilometrów¹⁵². Zagroženiem mogą być także pociski manewrujące Iskander-M, wystrzeliwane z lądowych wyrzutni, których zasięg wynosi ok. 500 kilometrów¹⁵³, jak również pociski manewrujące P-800 Oniks, znane także jako Jachont, o szacowanym zasięgu 300 kilometrów¹⁵⁴. Trudno zatem uznać Świnoujście za w pełni bezpieczną lokalizację, choć większa odległość od obwodu kaliningradzkiego niewątpliwie eliminuje ryzyko użycia na dużą skalę efektywnych kosztowo pocisków raketowych o mniejszym zasięgu.

¹⁵⁰ [Polska kontenerowym liderem](#), Forum Gospodarki Morskiej Gdynia, dostęp: 31.03.2025 r.

¹⁵¹ [3M-14 Kalibr \(SS-N-30A\)](#), Missile Threat, dostęp: 31.03.2025 r.

¹⁵² [Pociski samosterujące Ch-101 przeciwko Ukrainie](#), Wydawnictwo Militarne ZBiAM, dostęp: 31.03.2025 r.

¹⁵³ [9K720 Iskander \(SS-26\)](#), Missile Threat, dostęp: 31.03.2025 r.

¹⁵⁴ [P-800 Oniks/Yakhont/Bastion \(SS-N-26 Strobile\)](#), Missile Threat, dostęp: 22.04.2025 r.

Mapa 17. Uwarunkowania militarne lokalizacji GTK


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Duży terminal kontenerowy na Pomorzu Zachodnim, w sytuacji kryzysu lub wojny, mógłby zapewnić płynność dostaw różnego rodzaju towarów cywilnego zastosowania, ale także wspomóc przerzut sprzętu wojskowego. Choć ZMPSiŚ nie wskazuje na takie argumenty w kontekście planowanej inwestycji w Świnoujściu w informacjach na stronie internetowej¹⁵⁵, są one otwarcie formułowane w kontekście Portu Zewnętrznego w Gdyni¹⁵⁶, który ma być jeszcze większym przedsięwzięciem, nie uwzględniając braku konieczności budowy nowego toru podejściowego. Dostawy sprzętu wojskowego do Polski, z wykorzystaniem infrastruktury terminali kontenerowych odbywają się już dziś, czego przykładem była dostawa armatohaubic samobieżnych K9A1 i czołgów podstawowych

¹⁵⁵ [Terminal kontenerowy. Strategiczna inwestycja](#), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, dostęp: 31.03.2025 r.

¹⁵⁶ [Port Gdynia – przed nami rekordowy rok przeładunków o kluczowym znaczeniu dla gospodarki i obronności państwa](#), Zarząd Morskiego Portu Gdynia, 1 września 2023 r., dostęp: 31.03.2025 r.



K2GF do Baltic Container Terminal w porcie morskim w Gdyni¹⁵⁷. Jak informują władze spółki zarządzającej tym obiektem, jest on w pełni przystosowany do obsługi ładunków specjalistycznych, takich jak zaawansowany sprzęt wojskowy, spełniając rygorystyczne wymogi bezpieczeństwa¹⁵⁸. Baltic Container Terminal obsługiwał nie tylko dostawy nowego i używanego sprzętu wojskowego dla Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, ale także przerzut sił sojuszniczych¹⁵⁹.

Atutem Świnoujścia, oprócz większego dystansu do obwodu królewieckiego, a także Białorusi, może być także bliskość dużych poligonów położonych w zachodniej części Polski, takich jak Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych Drawsko czy Ośrodek Szkolenia Poligonowego Wojsk Lądowych Żagań. Dostawy sprzętu wojskowego do Polski są już dziś realizowane z wykorzystaniem portu morskiego w Szczecinie¹⁶⁰, który dysponuje nabrzeżami wyposażonymi w rampy Ro-Ro. Tor wodny Świnoujście – Szczecin od 2022 roku umożliwia natomiast obsługę statków o zanurzeniu 11 metrów, czyli m.in. największych jednostek Ro-Ro na świecie¹⁶¹. Zasadnym jest zatem pytanie, czy budowa GTK w Świnoujściu wpłynie na istotne z perspektywy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i sił sojuszniczych zwiększenie zdolności przeładunkowych sprzętu wojskowego w polskich portach morskich. Kluczowym ryzykiem w tym kontekście jest omawiana wcześniej ograniczona liczba przepraw mostowych, łączących wyspę Wolin z lądem, w tym zaledwie jedno połączenie drogowe i kolejowe, dostosowane do obsługi ruchu ciężkiego. Skuteczne uderzenie przez potencjalnego agresora w mosty drogowe i kolejowe nad rzeką Dziwną w rejonie miasta Wolin mogłoby uniemożliwić dostęp do GTK i pozostałej części infrastruktury portowej w Świnoujściu na co najmniej kilka tygodni, a z dużym prawdopodobieństwem nawet kilka miesięcy. Choć w Polsce realizowany jest program budowy naziemnego systemu obrony przeciwlotniczej i przeciwrakietowej, nie jest możliwe zapewnienie ochrony wszystkich obiektów stanowiących infrastrukturę krytyczną państwa. Ów stan rzeczy niewątpliwie stwarza zagrożenie dla możliwości wykorzystania GTK w przypadku konfliktu zbrojnego lub nawet kryzysu, w szczególności w odniesieniu do mobilności wojskowej, ale również w zakresie dostaw pozostałych towarów. Co więcej, odcięcie GTK w Świnoujściu uniemożliwiłoby na ten czas obsługę kontenerowców oceanicznych na Pomorzu Zachodnim, ponieważ z uwagi na głębokość techniczną toru wodnego Szczecin – Świnoujście na poziomie 12,5 metra nie mogą one zawijać do portu morskiego w Szczecinie.

Administracja portowa w informacjach na temat inwestycji opublikowanych na stronie internetowej nie określa planowanego GTK jako infrastruktury podwójnego zastosowania. Jak jednak wskazywał były prezes zarządu ZMPSiŚ Krzysztof Urbaś, operator obiektu w „przypadkach koniecznych” realizowałby także przeładunki sprzętu wojskowego. W sprawie tej prowadzone są rozmowy z Ministerstwem Obrony Narodowej. Świnoujście mogłoby zastąpić w tym zakresie port morski w Bremerhaven¹⁶². GTK w Świnoujściu określono także w przestrzeni medialnej mianem „terminalu podwójnego zastosowania”,

¹⁵⁷ [Koreański sprzęt wojskowy dotarł do terminalu BCT w Porcie Gdynia](#), IntermodalNews.pl, 7 grudnia 2022 r.

¹⁵⁸ [Najnowsze polskie uzbrojenie na terminalu BCT](#), Baltic Container Terminal, 6 grudnia 2022 r.

¹⁵⁹ [Amerykański sprzęt w gdyńskim porcie](#), Gdynia.pl, 14 lutego 2022 r.

¹⁶⁰ M. Kobryński, [Pierwsze Abramsy dla Polski dotarły do portu morskiego w Szczecinie](#), RynekInfrastruktury.pl, 29 czerwca 2023 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁶¹ [Top 10 Biggest RORO Ships In The World](#), Marine Insight, 14 lutego 2024 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁶² [Operacje militarne w terminalu głębokowodnym w Świnoujściu 2](#), Portal Morski, 13 czerwca 2023 r., dostęp: 24.03.2025 r.



wskazując, iż będzie to obiekt cywilny, który może obsługiwać również potrzeby sił zbrojnych. Zauważono również fakt, iż trasa do Trójmiasta w przypadku statków jest znacznie dłuższa niż do Świnoujścia¹⁶³. Można zatem zakładać, że w sytuacji kryzysu lub wojny GTK w Świnoujściu byłby istotny dla zapewnienia płynności dostaw sprzętu wojskowego.

Rozbudowa infrastruktury i rozwój przetładunków w polskich portach morskich powinna wiązać się z zapewnieniem przez państwo zdolności do ich ochrony, a także zabezpieczenia kluczowych szlaków handlowych. Potencjał Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom na morzu wydaje się jednak niewystarczający. Ocenia się, iż Marynarka Wojenna dysponuje zadowalającym poziomem zdolności tylko w zakresie rozpoznania i niszczenia min morskich. Należy przy tym zastrzec, że potencjalny agresor będzie podejmował prawdopodobnie intensywne działania w zakresie minowania szlaków żeglugowych, dlatego wysiłek polskich sił morskich w odniesieniu do neutralizacji zagrożeń minowych mógłby okazać się niewystarczający. Zdolności w zakresie zwalczania okrętów nawodnych i podwodnych przeciwnika czy też w obronie przeciwlotniczej i przeciwrakietowej są dziś natomiast „znacząco ograniczone”¹⁶⁴ i w dającej się przewidzieć przyszłości takimi pozostaną. Marynarkę Wojenną mają charakteryzować bowiem „największe opóźnienia w zakresie procesu transformacji” obok obszaru walki elektronicznej¹⁶⁵. Z drugiej strony coraz większy jest potencjał polskich sił morskich w kontekście zwalczania jednostek nawodnych przeciwnika przez mobilną jednostkę rakietową Marynarki Wojennej. Zapowiedziano też przekształcenie Morskiej Jednostki Rakietowej w brygadę rakietową, która stanie się trzecim związkiem taktycznym w strukturze Marynarki Wojennej¹⁶⁶.

Przyszłość Marynarki Wojennej pozostaje jednak niepewna. W marcu 2025 w fazie realizacji znajdował się tylko jeden program zakupu wielofunkcyjnych okrętów bojowych. Jest to realizowany w partnerstwie z przemysłem brytyjskim program MIECZNIK obejmujący dostawę 3 fregat wielozadaniowych (czyli okrętów bojowych średniej wielkości), które będą przełomem w zdolnościach polskich sił morskich. Umożliwią one realizację takich zadań, jak ochrona i obrona kluczowych dla bezpieczeństwa gospodarczego kraju instalacji morskich¹⁶⁷. Fregaty wielozadaniowe umożliwią ponadto dozór morski, zwalczanie celów podwodnych, nawodnych i powietrznych, ochronę sił własnych i sojuszniczych czy też wsparcie dla operacji desantowych i humanitarnych oraz transportów morskich¹⁶⁸. Nieznane pozostają jednak docelowa liczba okrętów podwodnych nowego typu i perspektywa ich pozyskania. Plan zakupu trzech okrętów podwodnych w ramach programu ORKA został uwzględniony już w Planie Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych na

¹⁶³ [Pełny zapis posiedzenia posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 8 lutego 2024 r.](#), Kancelaria Sejmu – Biuro Komisji Sejmowych, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁶⁴ [MON: Marynarka Wojenna RP ze znacząco ograniczonymi zdolnościami](#), Defence24.pl, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁶⁵ [Kukuła: Marynarka Wojenna i WRE z największymi opóźnieniami](#), Defence24.pl, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁶⁶ [Marynarka Wojenna z własną Brygadą Rakietową. Utworzenie jednostki zapowiedział wicepremier](#), Radio Gdańsk, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁶⁷ Wśród nich wymienić należy system gazociągów Baltic Pipe, łączący Polskę ze złożami norweskimi przez rozbudowany duński system przesyłowy, i nowe gazociągi podmorskie, połączenia telekomunikacyjne, czy planowane farmy wiatrowe w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim.

¹⁶⁸ [Miecznik - wielozadaniowe fregaty dla MW RP](#), PGZ Stocznia Wojenna, dostęp: 24.03.2025 r.



lata 2013-2022¹⁶⁹. Jest zatem wysoce prawdopodobne, że w średnim okresie Polska może nie być zdolna do samodzielnej ochrony i obrony morskich szlaków handlowych prowadzących do największych kompleksów portowych w kraju, w tym portu morskiego w Świnoujściu. Oznacza to, że będzie silnie uzależniona w tym zakresie od sojuszników. Może to stanowić istotne ryzyko dla ciągłości pracy wszystkich terminali przeładunkowych w polskich portach morskich, w tym GTK w Świnoujściu, którego potencjał w zakresie mobilności wojskowej w sytuacji kryzysu lub wojny mógłby okazać się iluzoryczny. Trzeba jednocześnie podkreślić, że wzrost znaczenia polskich portów morskich dla bezpieczeństwa gospodarczego i militarnego Polski powinien wiązać się z zapewnieniem ochrony różnych części wybrzeża, natomiast dziś wszystkie jednostki uderzeniowe Marynarki Wojennej (okręty nawodne oraz jeden okręt podwodny) bazują w porcie wojennym w Gdyni. Zapewnienie adekwatnych względem nowych zagrożeń zdolności w zakresie obrony zachodniej części polskiego wybrzeża może zatem wymagać budowy drugiego dużego portu wojennego, jednak z racji znacznej kapitałochłonności i złożoności takiego przedsięwzięcia nie należy spodziewać się jego realizacji w dającej się przewidzieć przyszłości. Za ochronę i obronę GTK w czasie kryzysu i wojny, podobnie jak w przypadku terminalu LNG, odpowiadać będą zatem przede wszystkim Wojska Lądowe, które będą musiały uwzględniać związane z tym zadania, w tym zabezpieczenie drogowych i kolejowych korytarzy dostępowych w planach operacyjnych.

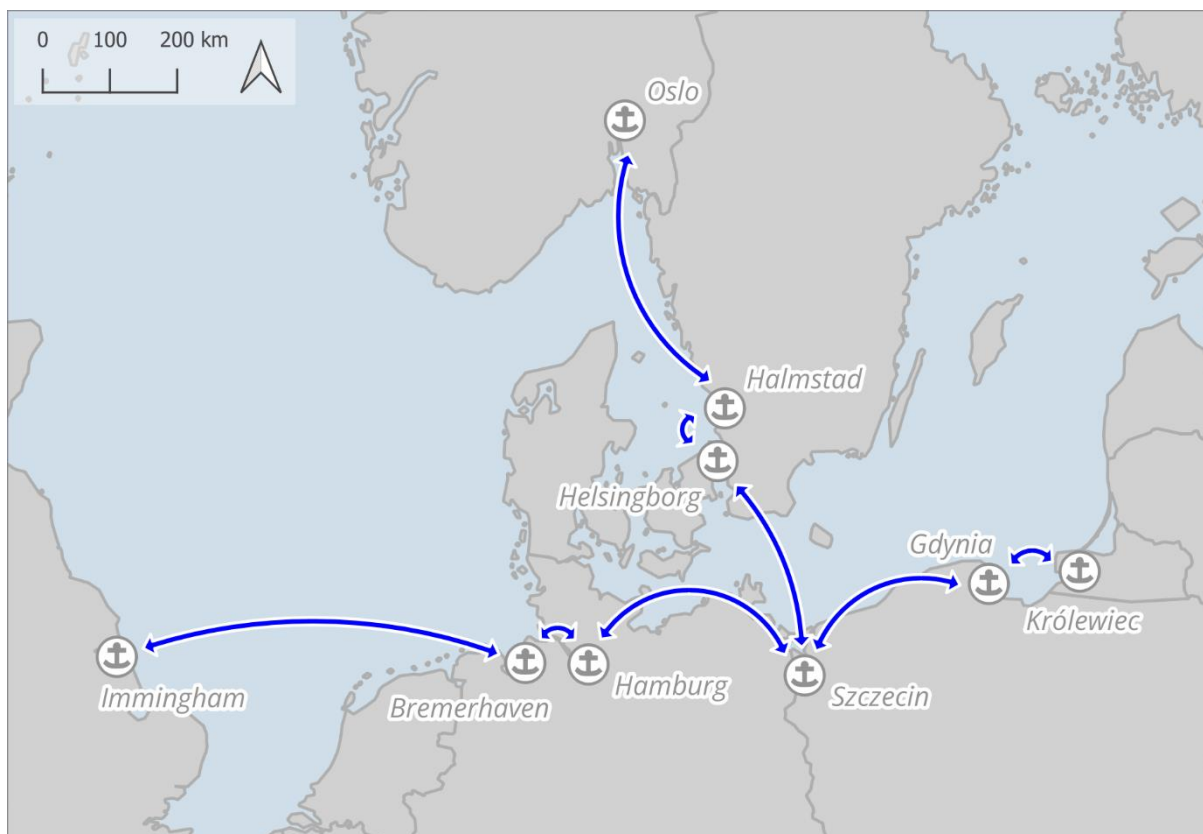
Wszelkie ww. aspekty związane z GKT w kontekście obronności sugerują, że w tym ujęciu bardziej korzystne byłoby ulokowanie terminalu kontenerowego w Szczecinie a nie w Świnoujściu, w którym jego funkcjonalności militarne będą istotnie ograniczone, a prawdopodobieństwo szybkiego odcięcia od reszty kraju w przypadku wystąpienia konfliktu zbrojnego bardzo wysokie. Jednocześnie, w kontekście militarnym, możliwość wykorzystania największych statków oceanicznych jest nieistotna, zatem również cała charakterystyka portu głębokowodnego nie stanowi atutu i nie jest wymagana.

¹⁶⁹ G. Rdzanek, [Doświadczenia skandynawskie a proces modernizacji Marynarki Wojennej RP](#), Fundacja im. Kazimierza Pułaskiego, 3 września 2014 r., dostęp: 24.03.2025 r.

9. GTK W ŚWINOUJŚCIU A TERMINAL KONTENEROWY W SZCZECINIE

Jak wskazano we wcześniejszej części opracowania, w zespole portów morskich Szczecin – Świnoujście już dziś funkcjonuje terminal kontenerowy. Obiekt ten znajduje się w porcie morskim w Szczecinie w rejonie Kanatu Dębickiego na Ostrowie Grabowskim. Jego właścicielem i operatorem jest spółka DB Port Szczecin, wchodząca w skład grupy kapitałowej Deutsche Bahn, czyli niemieckiego państwowego przewoźnika kolejowego. Zdolności przetadunkowe wynoszą obecnie 150 tys. TEU w skali roku, zaś pojemność placów składowych – 5 tys. TEU. Łączna długość nabrzeży przeznaczonych do obsługi małych jednostek dowozowych, czyli tzw. feederów, wynosi 1 000 metrów, a w ich obrębie znajdują się także dwie rampy Ro-Ro, co umożliwia m.in. realizację przetadunków ciężkiego sprzętu wojskowego¹⁷⁰.

Mapa 18. Połączenia feederowe ze szczecińskiego terminalu kontenerowego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Ze szczecińskiego terminalu kontenerowego realizowane są obecnie **połączenia feederowe** do dużych hubów kontenerowych oraz połączenia liniowe w ramach tzw. serwisów *short sea*, czyli krótkodystansowych, bezpośrednich połączeń żeglugowych. Obsługiwane są tu: drobnica skonteneryzowana, kontenery chłodnicze i kontenery z towarami niebezpiecznymi. Oferowane są kursy do portów morskich Bremerhaven

¹⁷⁰ [Obsługa kontenerów](#), DB Port Szczecin, dostęp: 24.03.2025 r.

i Hamburg (Niemcy), Helsingborg i Halmstad (Szwecja), Oslo (Norwegia), Gdynia (Polska), Kaliningrad (Rosja) oraz Immingham (Wielka Brytania). Współpraca w tym zakresie prowadzona jest z takimi podmiotami, jak CMA CGM, COSCO, Evergreen, Hapag-Lloyd Maersk, ONE, OOCL, czy Unifeeder. Aktualnie jedynym armatorem, którego kontenerowce pojawiają się w Szczecinie regularnie, jest Unifeeder. Od 2010 roku do dziś w obiekcie wykonano przładunki na poziomie ok. 1 mln TEU¹⁷¹. Dla porównania to mniej niż jedna dwudziesta przładunków w Baltic Hub w Gdańsku zrealizowanych w samym 2024 roku¹⁷².

Z punktu widzenia obsługi kontenerowców kluczowe jest **dopuszczalne maksymalne zanurzenie** w porcie. W DB Port Szczecin wynosiło ono do niedawna tylko 9,15 metrów, co wykluczało obsługę dużych kontenerowców międzykontynentalnych. Obecnie do przładunku kontenerów wykorzystywane są: Nabrzeże Czeskie, Nabrzeże Fińskie, Nabrzeże Polskie oraz Nabrzeże Słowackie¹⁷³ a także nowo powstałe Nabrzeże Norweskie, umożliwiające obsługę większych jednostek, jednak nadal tylko tych, których zanurzenie nie przekracza 11 metrów¹⁷⁴, np. masowców przewożących dwukrotnie większy ładunek (ok. 40 tys. ton), niż było to możliwe dotychczas. Również z racji parametrów toru wodnego Szczecin – Świnoujście nie będzie tu możliwa obsługa największych kontenerowców oceanicznych. Modernizacja toru, obejmująca m.in. pogłębienie go w celu uzyskania głębokości technicznej 12,5 metra oraz poszerzenie do 100 metrów, została zakończona w 2022 roku¹⁷⁵. To zaś umożliwi obsługiwanie na wybranych nabrzeżach, które zostaną przebudowane, statków o wspomnianej wcześniej maksymalnej głębokości zanurzenia do 11 metrów, jednak nie większej. Konieczne jest bowiem zachowanie bezpiecznej rezerwy pomiędzy głębokością techniczną a zanurzeniem jednostek pływających, co wynika z obowiązujących regulacji, podyktowanych uwarunkowaniami związanymi z bezpieczeństwem technicznym ruchu statków¹⁷⁶. Ponadto samo utrzymanie toru o zadanej głębokości jest procesem ciągłym i bardzo kosztownym.

Obecnie trwa rozbudowa infrastruktury portowej w Szczecinie, w efekcie czego możliwe będzie wykorzystanie potencjału zmodernizowanego toru wodnego. Dziś może go w pełni wykorzystywać jedynie port morski w Policach, w tym jego główny klient i jednocześnie właściciel, czyli Grupa Azoty, ponieważ już dziś dysponuje on nabrzeżem o głębokości technicznej 12,5 metra¹⁷⁷. Opublikowane w 1999 roku badania modelowe toru wykazały, że możliwe byłoby jego dalsze pogłębienie do maksymalnie 14,5 metra, o ile powstałyby wrota sztormowe, które umożliwiłyby regulowanie przepływów¹⁷⁸. Wówczas możliwa byłaby obsługa statków o zanurzeniu do ok. 13 metrów, np. kontenerowców o długości do 275 metrów długości i 32 metrów szerokości¹⁷⁹ (choć należy tu zastrzec, że do momentu powstania niniejszego opracowania nie planowano dalszego pogłębiania toru wodnego).

¹⁷¹ [Obsługa kontenerów](#), DB Port Szczecin, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷² M. Kobryński, [Nowy rekord w Baltic Hub](#), RynekInfrastruktury.pl, 29 stycznia 2025 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷³ [Broszura informacyjna](#), DB Port Szczecin, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷⁴ [Debiut nabrzeża Norweskiego w szczecińskim porcie](#), Kurier Szczeciński, 24 października 2024 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷⁵ [Zakończenie modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin](#), Urząd Morski w Szczecinie, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷⁶ [Głębokości akwenów przy budowłach morskich oraz sumaryczny zapas głębokości wody pod stępką kadłuba statku](#), OpenLEX, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷⁷ [O nas](#), Port Morski Police, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷⁸ [Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin](#), InżynierBudownictwa.pl, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁷⁹ G. Rutkowski, [Ocena głębokości północnego toru podejściowego do Portu Świnoujście od pozycji gazociągu Nord Stream do terminalu LNG w aspekcie obsługi jednostek o maksymalnych gabarytach](#), Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni nr 77/2012, dostęp: 24.03.2025 r.

Nie wydaje się jednak, aby przywołana wcześniej modernizacja toru wodnego oraz basenu portowego i nabrzeży w Szczecinie, które mają zostać zakończone w 2025 roku, mogły mieć przełomowe znaczenie w kontekście przeładunku kontenerów. Wciąż możliwa będzie jedynie obsługa kontenerowców dowozowych, w przypadku których maksymalne zanurzenie najczęściej nieznacznie przekracza parametry toru wodnego Szczecin – Świnoujście przed 2022 rokiem, w którym zakończyła się jego modernizacja. Przykładowo w przypadku kontenerowca Vera Rambow, należącego do armatora Unifeeder, przy ładowności na poziomie 1421 TEU maksymalne zanurzenie wynosi ok. 9,6 metra¹⁸⁰. Ładowność statków należących do wskazanego armatora zawiera się natomiast w przedziale 350-1600 TEU¹⁸¹. Należy jednocześnie zastrzec, że wśród kontenerowców dowozowych można odnaleźć jednostki, które dotychczas nie mogły zawiązać do portu morskiego w Szczecinie, jak np. nową jednostkę Laura Maersk, której maksymalne zanurzenie przy ładowności 2100 TEU wynosi 11 metrów¹⁸². Zakończenie modernizacji infrastruktury portowej w Szczecinie umożliwi zatem ewentualne rozwijanie oferty przewozowej przez armatorów w oparciu o jednostki tej wielkości. Należy jednak mieć na względzie, że GTK w Świnoujściu umożliwi obsługę wszystkich kontenerowców, jakie mogą wejść na Morze Bałtyckie przez cieśniny duńskie, to jest o zanurzeniu ok. 15 metrów. Dlatego niezależnie od inwestycji realizowanych w Szczecinie, atutem GTK będzie znacznie większa elastyczność, rozumiana jako możliwość obsługi jednostek pływających różnej wielkości. Należy jednak zastrzec, że jednostek dowozowych dotyczy to w ograniczonym zakresie. Z drugiej strony duński Maersk i niemiecki Hapag-Lloyd, w ramach zawiązanego niedawno sojuszu Gemini Cooperation uruchomiły nowe linie dowozowe, łączące Bremerhaven z Gdańskiem i Gdynią oraz Wilhelmshaven z Gdańskiem, na których wykorzystywane są statki większe nie tylko od klasycznych feederów, ale także większe niż przywołana jednostka Laura Maersk¹⁸³. Rozwój tego rodzaju przewozów do portu morskiego w Szczecinie nie byłby możliwy, co zwiększa atrakcyjność GTK w Świnoujściu w przyjętej koncepcji jako portu feederowego.

Terminal kontenerowy w Szczecinie od momentu powstania nie wykorzystywał **zdolności przeładunkowych** w podobnym stopniu, jak ma to miejsce w przypadku pozostałych terminali kontenerowych w polskich portach morskich. Przy nominalnych zdolnościach przeładunkowych określonych obecnie na 150 tys. TEU (w przeszłości 120 tys. TEU) przeładowano w latach 2010-2024 łącznie niewiele ponad 1 mln TEU. W niektórych okresach dochodziło także do istotnych spadków przeładunków, czego przykładem był rok 2023, w którym wyniosły one niespełna 68 tys. TEU, podczas gdy jeszcze w roku 2020 blisko 87 tys. TEU¹⁸⁴. Tym samym skumulowany spadek przeładunków we wskazanym okresie wyniósł niemal 22%. Istotny wpływ na spadek przeładunków kontenerów w DB Port Szczecin w latach 2020-2023 mogła mieć jednak trwająca wówczas modernizacja linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, w trakcie której stanowiła ona „wąskie gardło” w dostępie kolejowym do zespołu portów morskich Szczecin – Świnoujście. Tendencja spadkowa po 2016 roku mogła mieć również związek z dynamicznym rozwojem

¹⁸⁰ [Vera Rambow](#), Port of Hamburg, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁸¹ R. Marciniak, [Unifeeder - duński armator w polskich portach](#), GospodarkaMorska.pl, 1 kwietnia 2020 r., dostęp: 24.03.2025 r.

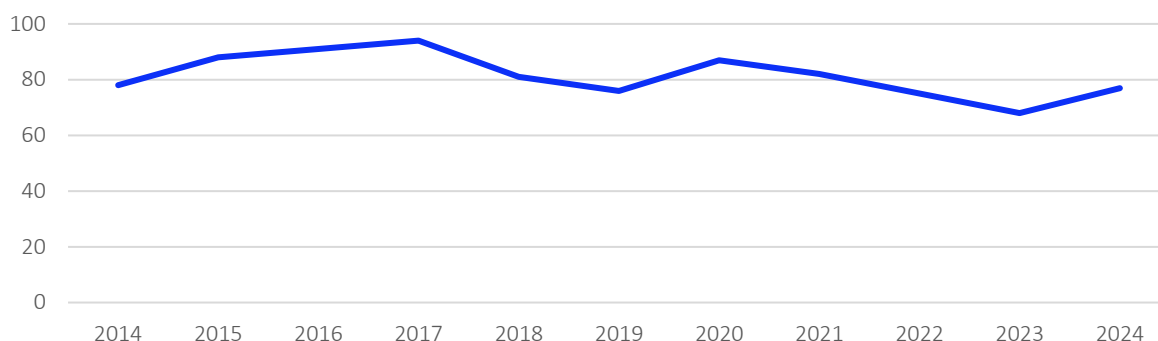
¹⁸² [A sustainable vessel call – Laura Maersk calls the Port of Helsingborg in a new feeder service](#), Helsingborgs Hamn / Port of Helsingborg, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁸³ M. Kobryński, [Gemini Cooperation już w Gdańsku i Gdyni](#), RynekInfrastruktury.pl, 28 marca 2025 r., dostęp: 30.03.2025 r.

¹⁸⁴ [Polska kontenerowym liderem](#), Forum Gospodarki Morskiej Gdynia, dostęp: 24.03.2025 r.

przetładunków w gdańskim Baltic Hub w latach 2017-2019 (dawniej Deepwater Container Terminal Gdańsk), w którym zdolności przetładunkowe wraz z zakończeniem budowy nowego nabrzeża w ramach Projektu T2 zostały zwiększone z 1,5 mln TEU do aż 3 mln TEU¹⁸⁵.

Wykres 12. Przetładunki kontenerów w zespole portów morskich Szczecin – Świnoujście (tys. TEU)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. (dane – ZMPSiŚ¹⁸⁶ z wyjątkiem roku 2024 – Forum Gospodarki Morskiej Gdynia¹⁸⁷)

Praktyka równoległego funkcjonowania dwóch największych terminali kontenerowych w polskich portach morskich (Baltic Hub oraz BCT) a także wnioski z analizy obecnych przetładunków w porcie w Szczecinie wskazują, że także w przypadku GTK w Świnoujściu należy zakładać, iż liczba bezpośrednich serwisów oceanicznych, o ile zostaną one uruchomione, będzie ograniczona. Dotychczas Polska była uwzględniana w bezpośrednich serwisach oceanicznych łączących Europę z Dalekim Wschodem. W przypadku takich kierunków, jak Ameryka Północna i Południowa czy Afryka, kluczowe pozostają połączenia feederowe do hubów niemieckich i tzw. portów ARA (Amsterdam, Rotterdam i zespół Antwerpia – Zeebrugge) z Trójmiasta i na małą skalę ze Szczecina, obsługiwane przez jednostki dowozowe. Dlatego, choć GTK w Świnoujściu miałby z czasem szanse zaistnieć jako hub kontenerowy, należy spodziewać się, że obsługiwane będą w nim początkowo tylko jednostki dowozowe. Tym samym stałby się on naturalną konkurencją dla terminalu kontenerowego DB Port Szczecin. Zważywszy na przywołaną wcześniej większą elastyczność, konsekwencją powstania GTK mogłaby być dalsza marginalizacja terminalu kontenerowego DB Port Szczecin. Z drugiej strony w przypadku przyspieszenia rozwoju transportu intermodalnego w Polsce można założyć koegzystowanie obydwu obiektów w oparciu o ich naturalne przewagi konkurencyjne. Konkurencja pomiędzy nimi mogłaby być jednocześnie korzystna dla ich partnerów. W tym kontekście można ponownie wskazać na przywołane we wcześniejszej części opracowania korzyści z konkurencji pomiędzy terminalami kontenerowymi w Trójmieście, polegające na możliwości przekierowania części ruchu w przypadku powstania zatorów w danym terminalu kontenerowym do innego obiektu.

W przypadku konkurowania Świnoujścia ze Szczecinem kluczową przewagą Szczecina może być bliskość zaplecza lądowego oraz dostępność **terenów inwestycyjnych** pod

¹⁸⁵ [Projekt T2](#), Baltic Hub, dostęp: 30.03.2025 r.

¹⁸⁶ [Nasze wyniki przetładunkowe](#), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁸⁷ [Kontenerowe wzrosty](#), Forum Gospodarki Morskiej Gdynia, dostęp: 24.03.2025 r.



budowę centrów logistycznych. Port morski w Szczecinie wciąż posiada duże zapasy terenowe, choćby na wyspie Ostrów Grabowski, podczas gdy w Świnoujściu rozwój infrastruktury portowej wymaga wysoce kapitałochłonnej budowy portów zewnętrznych, czego przykładem są zarówno planowany GTK, jak również istniejący terminal LNG. Istotną przewagą Szczecina jest także rozbudowana **sieć drogowa** (autostrada A6, drogi ekspresowe S3, S6 i S10 oraz drogi krajowe), a także dostęp do kilku **magistrali kolejowych**, a nie tylko do jednej, jak ma to miejsce w przypadku Świnoujścia. Należy jednak mieć na uwadze, że Świnoujście już przed planowanym terminem oddania do użytku GTK powinno być lepiej skomunikowane siecią drogową i kolejową niż dziś, jak wskazano we wcześniejszej części opracowania.

W przypadku rewitalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW), w terminalu kontenerowym w Szczecinie mógłby być sprawnie realizowany transshipment kontenerów z barek na jednostki feederowe. Zważywszy na fakt, iż **żegluga śródlądowa** jest najtańszym środkiem transportu towarowego na lądzie, mogłoby to stanowić o przewadze konkurencyjnej terminalu kontenerowego DB Port Szczecin względem GTK w Świnoujściu, szczególnie w sytuacji gdy zgodnie z planami ZMPSiŚ port w Szczecinie jest rozwijany w celu realizacji intermodalnego węzła, m.in. morsko-śródlądowego (obszar na Ostrowie Grabowskim). Do Świnoujścia zaś w rzeczywistości realizacja połączeń transportem wodnym śródlądowym byłaby bardzo utrudniona czy wręcz niemożliwa z punktu widzenia efektywności i bezpieczeństwa funkcjonowania (patrz: rozdział 4.3.). Należy jednak pamiętać, że można zakładać, iż w najbliższych latach, czy wręcz dziesięcioleciach, szanse na istotny rozwój żeglugi śródlądowej powyżej kanału Odra-Hawela, w tym szczególnie połączenie Odry z Dunajem poprzez Czechy są znikome.

Jak wskazano powyżej, GTK w Świnoujściu, oprócz potencjalnego pełnienia funkcji regionalnego hubu kontenerowego, w dalszej perspektywie byłby także portem feederowym, który w przypadku modernizacji kolejowych korytarzy dostępowych stałby się poważną **konkurencją** dla DB Port Szczecin. Należy pamiętać też, że w przeszłości oddanie do użytku terminalu kontenerowego Deepwater Container Terminal w Gdańsku (obecnie Baltic Hub) wpłynęło istotnie na spadek przeładunku kontenerów na Pomorzu Zachodnim¹⁸⁸. Wraz z rozwojem bezpośrednich serwisów oceanicznych do Gdańska nastąpiło bowiem ograniczenie ruchu dowozowego, na czym stratny okazał się zespół portów morskich Szczecin – Świnoujście. Dotychczasowe doświadczenia wskazują na to, że powstanie GTK w Świnoujściu może spowodować podobne konsekwencje dla terminalu kontenerowego DB Cargo Szczecin. Nie można również wykluczyć, że z racji mniejszej odległości do pokonania GTK ma szansę odzyskać utracone wcześniej na rzecz Trójmiasta przepływy dowozowe. Możliwa będzie również **współpraca** pomiędzy istniejącym terminalem kontenerowym w Szczecinie a planowanym GTK w Świnoujściu. W ramach takowej w stolicy regionu mogłaby być realizowana przede wszystkim obsługa barek docierających z Berlina i innych ośrodków na zachód od Polski przez system śródlądowych dróg wodnych, w tym kanał Odra – Hawela oraz Odrzańską Drogę Wodną¹⁸⁹, a w przypadku rewitalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na całej długości również w ramach korytarza Bałtyk – Adriatyk, z perspektywą rozwoju

¹⁸⁸ [Rozmowa z Prezesem Zarządu Morskich Portów Szczecin Świnoujście Panem Krzysztofem Urbasiem](#), PortalStoczniowy.pl, 8 czerwca 2020 r., dostęp: 24.03.2025 r.

¹⁸⁹ [Rozmowa z Prezesem Zarządu Morskich Portów Szczecin Świnoujście Panem Krzysztofem Urbasiem](#), PortalStoczniowy.pl, 8 czerwca 2020 r., dostęp: 24.03.2025 r.



w kierunku Czech. Trudno jednak wyobrazić sobie, jak w praktyce miałyby funkcjonować taka współpraca i jakie korzyści biznesowe miałyby przynosić, zwłaszcza wobec faktu, iż wszelkie dywagacje związane z rozwojem żeglugi śródlądowej w Polsce mają charakter teoretyczny, a rząd Republiki Czeskiej podjął decyzję o rezygnacji z budowy kanału Dunaj-Odra-Łaba¹⁹⁰. Otwartym pozostaje także pytanie o formułę takiej współpracy, choćby z uwagi na brak powiązań kapitałowych pomiędzy operatorami istniejącego terminalu kontenerowego w Szczecinie i planowanego GTK w Świnoujściu. Konkurencja pomiędzy terminalami kontenerowymi w Szczecinie i w Świnoujściu, a także wpływ eksploatacji GTK na działalność terminali kontenerowych w Trójmieście, będą zatem kluczowymi problemami w kontekście planowanego przedsięwzięcia.

Przy założeniu, że oddanie do użytku GTK w Świnoujściu nie wpłynie na zwiększenie łącznego ruchu jednostek dowozowych do portów morskich na Pomorzu Zachodnim, lecz przeniesienie go do GTK z terminalu kontenerowego DB Port Szczecin, **wpływy do budżetu państwa** z podatków i ceł pozostałyby na dotychczasowym poziomie. Uwzględniając kwestie **środowiskowe**, korzystniejsza byłaby lokalizacja Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu, ponieważ funkcjonowanie terminalu w Szczecinie wymagałoby większych nakładów środowiskowych, np. ze względu na konieczność pogłębiania dróg wodnych. W przypadku **turystyki** powstanie terminalu w Świnoujściu niesie za sobą ryzyko utraty tożsamości wypoczynkowej wybrzeża, natomiast z drugiej strony daje możliwość rozwoju turystyki przemysłowej. Analogiczna możliwość pojawiłaby się jednak również w Szczecinie. Kwestia porównania portów w Świnoujściu i w Szczecinie w kontekście **bezpieczeństwa i obronności** została szczegółowo omówiona we wcześniejszym rozdziale opracowania.

Reasumując, przy założeniu zakończenia budowy i modernizacji drogowych i kolejowych korytarzy dostępowych do portu morskiego w Świnoujściu, **GTK może być bardziej atrakcyjnym portem feederowym dla klientów aniżeli terminal kontenerowy DB Cargo Szczecin**. Kluczową przewagą obiektu w Szczecinie byłyby większe rezerwy terenowe pod rozbudowę centrów logistycznych w pobliżu infrastruktury portowej oraz bliskość kilku dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych (a także perspektywicznie lepszy dostęp do transportu wodnego śródlądowego). Głównym atutem Świnoujścia byłaby natomiast znacznie większa elastyczność, dzięki czemu w przyszłości, oprócz kontenerowców oceanicznych, mogłyby być tu obsługiwane większe jednostki dowozowe. W Szczecinie zaś dopuszczalne zanurzenie statków w dającej się przewidzieć przyszłości nie przekroczy 11 metrów. Może mieć to duże znaczenie z racji obserwowanych w żegludze morskiej trendów ekologicznych, mianowicie wzrost roli większych statków, które charakteryzują niższe koszty eksploatacyjne i niższe emisje CO² w przeliczeniu na kontener bądź tonę przewożonego ładunku. To zaś umożliwia zapewnienie bardziej konkurencyjnych stawek frachtowych, zwłaszcza mając na uwadze coraz bardziej restrykcyjną politykę klimatyczną Unii Europejskiej. Mając jednak na uwadze że, jak wskazano we wcześniejszej części opracowania, prognozy przeładunków kontenerów w polskich portach morskich przewidują wzrosty, można zakładać, że terminal kontenerowy **DB Port Szczecin będzie mógł wciąż funkcjonować, niezależnie od GTK w Świnoujściu**.

¹⁹⁰ [Czechy zrezygnowały z budowy kanału Dunaj-Odra-Łaba](#), GospodarkaMorska.pl, 8 luty 2023 r., dostęp: 31.03.2025 r.



PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Oddziaływanie budowy i funkcjonowania Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu na gminę Świnoujście będzie niejednoznaczne. W zależności od analizowanego zagadnienia oraz okresu czasu, którego oddziaływanie będzie dotyczyło, poziom, skala i kierunek wpływu mogą być odmienne. Wśród głównych wniosków jakie można przytoczyć z wykonanej analizy warto wymienić:

- Obszar inwestycji został już ostatecznie wyznaczony i zatwierdzony decyzją lokalizacyjną i środowiskową. Znane są planowane wielkości przetadunków w podziale na etapy realizacji inwestycji, udziały gałęzi transportu mających obsługiwać port, a także sposoby włączenia GTK w układ kolejowy i drogowy.
- Sposób umiejscowienia GTK w zapisach dokumentów strategicznych wyższego i niższego szczebla jest niejednorodny. W części z opracowań GTK nie jest wymieniany wcale, w części jest jedynie ogólnie wzmiankowany, ale istnieją również opracowania, w których został on ujęty w sposób odpowiedni.
- Nie da się na ten moment jednoznacznie ocenić jak duże wielkości przetadunków rzeczywiście będą w Terminalu realizowane. Ze względu na złożoność zagadnienia oraz wysoką zmienność sytuacji polityczno-gospodarczej wykonanie rzetelnej i precyzyjnej prognozy przetadunków w GTK w perspektywie co najmniej 10-letniej jest bardzo trudne, jeśli nie niemożliwe. Nie można jednak zanegować potencjału portu i możliwości osiągnięcia przezeń sukcesu, pomimo istnienia potencjalnych problemów dla jego funkcjonowania. Analogicznie nie można odrzucić możliwości, że założenia dotyczące funkcjonowania GTK nie znajdą odzwierciedlenia w rzeczywistości i ostatecznie nie spełni on założeń i oczekiwań decydentów. Wszystkie ww. kwestie w dużej mierze wynikają też z faktu, że nie wykonano lub publicznie nie udostępniono szczegółowych analiz ekonomiczno-gospodarczych weryfikujących zasadność uruchomienia GTK.
- W aktualnych dokumentach planistycznych Terminal jest albo nieuwzględniany, albo jedynie wzmiankowany. Można byłoby zatem uznać, że budowa GTK jest niezgodna z wieloma miejscowymi opracowaniami tego rodzaju i należałoby zmienić ich zapisy, aby inwestycja mogła być przeprowadzona w zgodzie z założeniami zagospodarowania przestrzennego. Jednak istnienie Ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz.U. 2019 poz. 1924 z późn. zm.) (tzw. „specustawy”) sprawia, że budowa GTK, pomimo braku uwzględnienia go w planach miejscowych, jest możliwa i zgodna z prawem, a dodatkowo twórcy aktualizacji poszczególnych dokumentów planistycznych (MPZP, POG) są zobligowani do niezwłocznego naniesienia analizowanej inwestycji w ich treść.
- Stan infrastruktury kolejowej w kontekście obsługi przewozów na potrzeby GTK jest niewystarczający. O ile magistrala CE-59 dedykowana jest dla składów towarowych, to obecnie nie zapewnia odpowiedniej przepustowości oraz możliwości obsługi kontenerowych pociągów towarowych o długości 750 m (wąskie gardła polegające przede wszystkim na braku torów stacyjnych o odpowiedniej długości) zgodnie

z wymogami dla sieci TEN-T. Projekty inwestycyjne mające zmienić ten stan rzeczy, znajdują się jedynie na liście rezerwowej FENIKS/CEF2. Nie mają więc zapewnionych źródeł finansowania, ani nie posiadają obecnie szczegółowych harmonogramów realizacji. Stawia to pod znakiem zapytania możliwość kompleksowej modernizacji magistrali CE-59 w najbliższych latach. Dla wykorzystania kolei do obsługi GTK znaczenie mieć będzie też infrastruktura bocznicowa przy terminalu, jak również przepustowość prywatnych terminali przeładunkowych na CE-59 i w jej pobliżu. Obecnie możliwości tych ostatnich nie zakładają przyjmowania dużych wolumenów kontenerowych na trasie północ-południe. Wszystko to może przyczynić się do niewykorzystania przez wiele lat potencjału transportu kolejowego do obsługi GTK. Sama kwestia hałasu, zanieczyszczeń czy wibracji nie powinna być problematyczna dla Świnoujścia. Jeśli jednak tak by uznano można podjąć proste działania mające ograniczyć te negatywne oddziaływania na miasto i jego otoczenie.

- Bazując na dostępnych danych i informacjach można uznać, że układ drogowy będzie właściwie przygotowany na przyjęcie przewozu ładunków z GTK. Po zakończeniu budowy trasy S3 oraz wykonaniu inwestycji z zakresu dostępu drogowego do Terminalu, ta sieć transportowa powinna być w stanie przyjąć zakładane natężenia ruchu, posiadając jeszcze odpowiedni zapas przepustowości w najbliższych dziesięcioleciach. Problematiczna jednak może być kwestia reagowania na nieprzewidziane zdarzenia w ruchu drogowym, które mogą doprowadzić do zablokowania drogi ekspresowej S3. Skutki takiej sytuacji mogą być bardzo uciążliwe dla całego otoczenia, szczególnie w przypadku, gdyby miała ona być długotrwała. Dodatkowymi czynnikami, wpływającymi negatywnie na płynność ruchu, mogą być zatory drogowe występujące w okresie wakacyjnym oraz podczas tzw. długich weekendów, kiedy to natężenie ruchu turystycznego znacznie wzrasta. Wobec powyższego za newralgiczny odcinek omawianej S3 należy uznać fragment pomiędzy Międzyzdrojami a Dargobądzem, gdzie brak alternatywy w przypadku całkowitego zablokowania trasy może wpłynąć na przestoje w ruchu, a w skrajnych przypadkach powodować przekierowanie ruchu, w tym ruchu ciężarowego, na objazd drogą wojewódzką nr 102, która jest zupełnie nie przystosowana do takiej sytuacji.
- Transport wodny śródlądowy aktualnie nie jest brany pod uwagę w kontekście przewozów kontenerów z i do GTK. Koncepcja jego użycia była zawarta w pierwotnych planach realizacji inwestycji, jednak na dalszym etapie zaniechano jej. Decyzja ta zdaje się być uzasadnioną zważywszy na fakt, że lokalizacja Terminalu jest wyjątkowo nietrafiona pod kątem dostępności transportem rzeczny. Tym samym można uznać, że lokalizacja GTK jest ogólnie chybiona w kontekście dywersyfikacji modal split przewozów kontenerów, szczególnie w odniesieniu do konieczności podnoszenia udziału przewozów ekologicznych w ogóle przewozów realizowanych w Europie, zwłaszcza tych towarowych. Jest to jednocześnie kolejny krok do dalszego pogłębiania zapaści w transporcie wodnym śródlądowym w Polsce.
- W początkowej fazie funkcjonowania terminalu GTK planowane jest zatrudnienie 250 osób, a w kolejnym etapie – 500. Dodatkowo inwestycja wygeneruje około 1000

miejsc pracy w branżach towarzyszących. Miejsca te mogą pojawić się zarówno na Obszarze jak i w jego otoczeniu bliższym, a nawet dalszym – wszystko zależy od miejsca pochodzenia powstających lub rozwijających się przedsiębiorstw. Niejednoznaczny jest w rzeczywistości wpływ na rynek pracy na Obszarze. Z jednej strony uruchomienie GTK może istotnie ożywić ten rynek na Obszarze i w jego okolicy, pozwolić na spowolnienie lub zatrzymanie jego wyludniania, a także poprawić jego stabilność dzięki dywersyfikacji oferty pracy. Z drugiej jednak strony obecna sytuacja na rynku pracy w Świnoujściu i Międzyzdrojach jest bardzo napięta, występuje bardzo niskie bezrobocie oraz bardzo niski wskaźnik zastępowalności pokoleń. W połączeniu z niskim wskaźnikiem urodzin i wysokim wskaźnikiem migracji zewnętrznej może to oznaczać: trudność w znalezieniu pracowników do GTK, zwiększenie napięć na rynku pracy w branży turystycznej, ale również w innych branżach mających duży udział w rynku, w związku z tym rozwój problemów w każdej z nich, a także napływ pracowników spoza Obszaru, w tym z zagranicy (szczególnie ze wschodniej Europy oraz z Azji).

- Realizacja GTK stwarza istotny potencjał rozwojowy dla otoczenia biznesowego, edukacyjnego oraz rynku pracy, jednak zakładane korzyści finansowe Świnoujścia i Międzyzdrojów z tytułu podatku od nieruchomości i udziału tych gmin w podatku PIT będą niewielkie.
- Budowa GTK wiąże się z poważnymi wyzwaniami dla lokalnego rynku mieszkaniowego. Z jednej strony już teraz trwający wzrost średnich cen mieszkań może być kontynuowany, a nawet przyspieszyć, z drugiej zaś ceny nieruchomości w pobliżu GTK mogą istotnie spaść ze względu na wystąpienie na tym terenie uciążliwości. Zważywszy na szereg uwarunkowań, zarówno lokalnych, jak i krajowych, czy wręcz globalnych, nie jest możliwe przewidzenie jak rynek mieszkaniowy zmieni się w związku z budową GTK w ciągu najbliższych lat, a tym bardziej dziesięcioleci. Bez podjęcia odpowiednich działań samorządów może zabraknąć mieszkań dla napływających pracowników, zwłaszcza w dłuższej perspektywie. Sytuację dodatkowo komplikuje dominacja najmu krótkoterminowego, który ogranicza dostępność lokali na wynajem długoterminowy.
- Budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu uzyskała prawomocną decyzję środowiskową, co oznacza, że oficjalnie dopuszczono jej budowę, pomimo faktu, że inwestycja będzie istotnie ingerować w obszary wartościowe przyrodniczo. Co ważne, inwestycja będzie oddziaływać na środowisko wodne, za sprawą budowy toru podejściowego (o dł. 70 km), oraz falochronu osłonowego, tym samym powodując skumulowane oddziaływanie na środowisko.
- Do najpoważniejszych skutków środowiskowych realizacji GTK należą m.in.: degradacja pasa wybrzeża, zniszczenie siedlisk ptaków i ssaków morskich, zakłócenie migracji organizmów morskich, jak również wzrost zanieczyszczenia powietrza i wód. Dlatego też konieczne będzie przeprowadzenie rekompensat, mających na celu minimalizację negatywnego wpływu inwestycji na środowisko

naturalne, takich jak np. odtworzenie siedlisk przyrodniczych czy montaż platform lęgowych wraz z gniazdem (takie działania zadeklarował ZMPSiŚ).

- Realizacja GTK budzi niepokój związany z pojawieniem się hałasu, zarówno po stronie niemieckiej, jak i na terenie Świnoujścia oraz Międzyzdrojów. Dlatego konieczne będzie opracowanie modelu hałasu dla całego Obszaru. W przypadku otrzymania znaczących przekroczeń hałasu (wynoszących ponad 40 dB) istnieje niewielkie ryzyko, że Świnoujście może utracić status uzdrowiska i tym samym utracić wpływy z tytułu opłaty uzdrowskiej. Z kolei dla Międzyzdrojów kluczowe będzie szczegółowe zbadanie emisji hałasu oraz ich prognoz na przyszłość w kontekście transportu kolejowego, z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań geograficznych i urbanistycznych terenu przez który przebiega linia kolejowa.
- GTK spowoduje istotne utrudnienia dla ruchu turystycznego w Świnoujściu i w Międzyzdrojach, jak również dla uzdrowiska, które funkcjonuje w Świnoujściu. Terminal można będzie wykorzystać jako atrakcję turystyczną, ale dla branży będzie to stanowić marginalne źródło dochodów.
- Z punktu widzenia bezpieczeństwa gospodarczego GTK może stanowić dobrą alternatywę dla istniejących portów trójmiejskich, zapewniającą ciągłość dostaw w przypadku problemów z obsługą kontenerowców w Zatoce Gdańskiej. GTK może przyczynić się do osłabienia rosnącej konkurencji dla polskich portów ze strony portów adriatyckich Koper, Triest i Rijeka, szczególnie w zakresie przejmowania ładunków z kierunków azjatyckich i afrykańskich. W odniesieniu do bezpieczeństwa cywilnego GTK nie stanowi zagrożenia większego niż obecnie już funkcjonujące w Świnoujściu terminale. Kontekst bezpieczeństwa militarnego jest bardziej złożony: z jednej strony, podobnie jak w ujęciu gospodarczym, GTK będzie stanowić alternatywę dla Gdańska i Gdyni. Jego ulokowanie dalej od wschodniej granicy kraju jest tu dodatkowym atutem. Jednak już jego posadowienie na wyspie, z bardzo ograniczonym dostępem kolejowym i drogowym, stanowi o jego niskiej użyteczności w celach militarnych.
- Porty w Świnoujściu i Szczecinie w ramach jednolitej, zintegrowanej struktury zarządczej, mogą optymalizować swoje działania w większym niż do tej pory stopniu stawiając na specjalizację każdego z nich. Dotyczy to między innymi kwestii specjalizacji tych portów w zakresie obsługi statków kontenerowych różnej wielkości.



SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ

MAPA 1. OBSZAR PLANOWANEGO GŁĘBOKOWODNEGO TERMINALU KONTENEROWEGO W ŚWINOUJŚCIU	8
MAPA 2. OBSZAR GTK ZATWIERDZONY W DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ I KONCEPCJE DALSZEGO ROZWOJU	11
MAPA 3. FRAGMENT PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO	24
MAPA 4. FRAGMENT PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO	25
MAPA 5. ZAGOSPODAROWANIE TERENU PLANOWANEGO TERMINALU GTK W MPZP	28
MAPA 6. GRANICA TERENÓW O DOMINUJĄCEJ FUNKCJI PORTOWEJ I MIESZKANIOWEJ W SĄSIEDZTWIE PLANOWANEGO GTK W ŚWINOUJŚCIU	34
MAPA 7. SIEĆ TEN-T W PÓŁNOCNO-ZACHODNIEJ POLSCE	43
MAPA 8. POLSKIE PORTY MORSKIE W KRAJOWEJ SIECI TRANSPORTOWEJ	44
MAPA 9. ISTNIEJĄCA INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W OTOCZENIU PLANOWANEGO GTK	45
MAPA 10. „WĄSKIE GARDŁA” NA MAGISTRALI C-E 59	51
MAPA 11. PLANOWANY UKŁAD DROGOWY W TERMINALU WRAZ Z POZOSTALYMI ELEMENTAMI KLUCZOWEJ INFRASTRUKTURY	65
MAPA 12. NATĘŻENIE RUCHU NA DROGACH WEDŁUG GENERALNEGO POMIARU RUCHU 2020-2021	69
MAPA 13. DROGI WODNE I REJONY ŻEGLUGI W OBRĘBIE ODRY I ZATOKI POMORSKIEJ	85
MAPA 14. FORMY OCHRONY PRZYRODY W OTOCZENIU OBSZARU GTK OBJĘTEGO AKTUALNĄ DECYZJĄ ŚRODOWISKOWĄ	106
MAPA 15. JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH W OTOCZENIU OBSZARU GTK OBJĘTEGO AKTUALNĄ DECYZJĄ ŚRODOWISKOWĄ	107
MAPA 16. JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH W OTOCZENIU OBSZARU GTK OBJĘTEGO AKTUALNĄ DECYZJĄ ŚRODOWISKOWĄ	108
MAPA 17. UWARUNKOWANIA MILITARNE LOKALIZACJI GTK	132
MAPA 18. POŁĄCZENIA FEEDEROWE ZE SZCZECIŃSKIEGO TERMINALU KONTENEROWEGO	136
RYSUNEK 1. ELEMENTY GTK ORAZ ODPOWIEDZIALNI ZA NIE INWESTORZY	9
RYSUNEK 2. POTENCJALNE RYNKI DOCELOWE DLA TOWARÓW PRZEŁADOWYWANYCH W GTK	20
RYSUNEK 3. FRAGMENT MAPY STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA ŚWINOUJŚCIE	27
RYSUNEK 4. FRAGMENT REJESTRU GRAFICZNEGO OBOWIĄZUJĄCYCH MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WEDŁUG STANU NA DZIEŃ 29.02.2024	29
RYSUNEK 5. ARKUSZ A1 PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH, MORZA TERYTORIALNEGO I WYŁĄCZNEJ STREFY EKONOMICZNEJ	30
RYSUNEK 6. ARKUSZ B3 PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA CZĘŚCI MORZA TERYTORIALNEGO ORAZ MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH – PORT MORSKI W ŚWINOUJŚCIU	31
RYSUNEK 7. MAPA PORTU GDYNIA	35
RYSUNEK 8. PLANOWANY PRZEBIEG DROGI CZERWONEJ W GDYNI	37
RYSUNEK 9. FRAGMENT SUIKZP MIASTA GDAŃSKA – WIDOCZNE ZACHOWANIE FUNKCJI LEŚNEJ POMIĘDZY BALTIC HUB A MIESZKALNĄ CZĘŚCIĄ STOGÓW	40
RYSUNEK 10. EUROPEJSKIE KORYTARZE TRANSPORTOWE	42
RYSUNEK 11. PLAN ORIENTACYJNY DODATKOWEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ, PIESZEJ I ROWEROWEJ W OTOCZENIU GTK	66
RYSUNEK 12. PRZEBIEG BUDOWANEGO PRZEJŚCIA POD TORAMI LINII KOLEJOWYCH 401 I 996	67



RYSUNEK 13. WĘZŁ ŁUNOWO – ROZKŁAD RUCHU [P/H] W ROKU 2043 (20 LAT OD ODDANIA DROGI S3 DO EKSPLOATACJI)	75
RYSUNEK 14. WĘZŁ MIĘDZYDROJE – ROZKŁAD RUCHU [P/H] W ROKU 2043 (20 LAT OD ODDANIA DROGI S3 DO EKSPLOATACJI) ...	75
RYSUNEK 15. WYBRANE ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE W EUROPIE WPISANE W SIEĆ TEN-T	81
RYSUNEK 16. TEREN OBJĘTY DZIAŁANAMI KOMPENSACYJNYMI POPRZECZ POWIĘKSZENIE OBSZARU JEZIORO BUKOWO PLH320041	115
TABELA 1. DANE TERMINALI INTERMODALNYCH ZLOKALIZOWANYCH NA C-E 59	54
TABELA 2. NATĘŻENIA RUCHU CIĘŻAROWEGO I CAŁKOWITEGO NA ODCINKU S3 ŚWINOUJŚCIE (ŁUNOWO) – MIĘDZYDROJE WG PROGNOZY Z 2017 R. ORAZ WG AKTUALNYCH ZAŁOŻEŃ FUNKCJONOWANIA GTK	71
TABELA 3. NATĘŻENIA RUCHU CIĘŻAROWEGO I CAŁKOWITEGO NA ODCINKU S3 MIĘDZYDROJE – DARGOBĄDZ WG PROGNOZY Z 2017 R. ORAZ WG AKTUALNYCH ZAŁOŻEŃ FUNKCJONOWANIA GTK	72
TABELA 4. DANE DOTYCZĄCE ZATRUDNIENIA I RYNKU PRACY Z 2023 ROKU W ŚWINOUJŚCIU, MIĘDZYDROJACH I OKOLICZNYCH GMINACH.....	92
TABELA 5. SZACUNKOWE ROCZNE WIELKOŚCI WPŁYWÓW Z POSZCZEGÓLNYCH PODATKÓW, KTÓRYMI OBJĘTY BĘDZIE GTK DO BUDŻETU GMINY ŚWINOUJŚCIE	99
WYKRES 1. ROCZNA SUMA PRZEŁADUNKÓW KONTENEROWYCH W PORTACH NA ŚWIECIE W LATACH 2010-2023	17
WYKRES 2. ROCZNA SUMA PRZEŁADUNKÓW KONTENEROWYCH W PORTACH UE W LATACH 2010-2023.....	17
WYKRES 3. UDZIAŁ RUCHU CIĘŻAROWEGO WYGENEROWANEGO PRZEZ GTK W RUCHU OGÓLNYM I W OGÓLNYM RUCHU CIĘŻAROWYM NA ODCINKU ŚWINOUJŚCIE (ŁUNOWO) – MIĘDZYDROJE	70
WYKRES 4. UDZIAŁ RUCHU CIĘŻAROWEGO WYGENEROWANEGO PRZEZ GTK W RUCHU OGÓLNYM I W OGÓLNYM RUCHU CIĘŻAROWYM NA ODCINKU MIĘDZYDROJE – DARGOBĄDZ.....	70
WYKRES 5. ROZWÓJ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE WG STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 R. ..	80
WYKRES 6. ZMIANY LICZBY MIESZKAŃCÓW W WIEKU PRODUKCYJNYM W ŚWINOUJŚCIU ORAZ RELACJA LICZEBNA POKOLEŃ WCHODZĄCYCH I WYCHODZĄCYCH Z RYNKU PRACY W LATACH 2013-2023	91
WYKRES 7. PRZYRÓST NATURALNY NA 1000 MIESZKAŃCÓW W LATACH 2014-2023.....	91
WYKRES 8. MOŻLIWA STRUKTURA POCHODZENIA PRACOWNIKÓW TERMINALU GTK W ŚWINOUJŚCIU	94
WYKRES 9. LICZBA LOKALI MIESZKALNYCH SPRZEDANYCH W RAMACH TRANSAKCJI RYNKOWYCH W ŚWINOUJŚCIU W LATACH 2010-2023	102
WYKRES 10. ŚREDNIA CENA ZA 1 M ² LOKALI MIESZKALNYCH SPRZEDANYCH W RAMACH TRANSAKCJI RYNKOWYCH	103
WYKRES 11. LICZBA TURYSTÓW KORZYSTAJĄCYCH Z OBIEKTÓW NOCLEGOWYCH NA 1 000 MIESZKAŃCÓW W ŚWINOUJŚCIU.....	118
WYKRES 12. PRZEŁADUNKI KONTENERÓW W ZESPOLE PORTÓW MORSKICH SZCZECIN – ŚWINOUJŚCIE (TYS. TEU)	139
ZDJĘCIE 1. WIDOK SATELITARNY GTK W GDAŃSKU	38
ZDJĘCIE 2. WIDOK Z PLAŻY NA STOGACH NA TERMINAL W GDAŃSKU - OGRANICZENIE ATRAKCYJNOŚCI KRAJOBRAZU W ZWIĄZKU Z ROZBUDOWĄ FUNKCJI PORTOWYCH	121
ZDJĘCIE 3. AKTUALNIE BUDOWANA JEDNOSTKA RATOWNICZO-GAŚNICZA W MIĘDZYDROJACH.....	129



Załącznik nr 1: Rekomendacje

Poniżej zawarto syntetyczny zestaw proponowanych działań, które władze Gminy we współpracy z innymi podmiotami mogą podejmować w celu pogłębienia swojej i publicznej wiedzy na temat planów budowy oraz założeń funkcjonowania Głębokowodnego Terminalu w Świnoujściu (GTK). Znajdują się tu także propozycje kolejnych analiz, które można byłoby wykonać w tym celu, jak również w celu przedsięwzięcia działań na rzecz ograniczenia negatywnych oddziaływań budowy i funkcjonowania GTK na otoczenie oraz czerpania korzyści z jego istnienia. Należy też zauważyć, że ostatecznie część działań może, czy wręcz powinna, wiązać się ze współpracą lub wyrażaniem żądań w stosunku do podmiotów centralnych, takich, jak np. właściwe ministerstwa.

Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
Sekcja: Ogólne i strategiczne			
1.	Wypracować konkretne działania samorządów i innych interesariuszy, dzięki którym cały proces budowy i uruchomienia, a następnie sprawnego funkcjonowania GTK w Świnoujściu przebiegnie w zgodzie i z poszanowaniem interesów wszystkich zainteresowanych stron. Wśród działań tych kluczowe powinny być: konsultacje społeczne, debata publiczna, a także nowy portal informacyjny, za pomocą którego przepływ informacji i możliwość wyrażania opinii będą otwarte dla każdego zainteresowanego.	Gminy, ZMPSiŚ, DEME, QTerminals, Mieszkańcy	
2.	Przygotować dedykowaną stronę internetową Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego, z otwartym dostępem, na której zamieszczane będą wszelkie aktualne opracowania, analizy, wzmianki, wypowiedzi itp. dotyczące planowanej inwestycji. Strona ta powinna być współtworzona przez inwestorów i decydentów, przejrzysta, atrakcyjna i czytelna, a także dostępna dla każdego i w sposób wyczerpujący zawierająca wszelkie informacje, które mogłyby interesować wszelkich interesariuszy. Warto, aby strona zawierała interaktywne mapy przedsięwzięcia i inwestycji powiązanych oraz wszelkie opracowania dotyczące projektu, udostępnione do pobrania dla chętnych w sposób wygodny i bezpłatny. Również warto, aby strona umożliwiała aktywną wymianę informacji pomiędzy stronami, np. w formie sprawnie działającego działu „Pytania i Odpowiedzi” (QA – Questions&Answers) lub właściwie moderowanego czatu (tzn. w sposób kompetentny i kulturalny, ale dopuszczający różne sposoby postrzegania inwestycji). Stronę można także uzupełnić o elementy	Gminy, ZMPSiŚ, DEME, QTerminals	



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
	przestrzenne w terenie, tzn. np. w odpowiednich lokalizacjach w gminie ulokować oznakowania informacyjne, ułatwiające dotarcie do GTK, a nawet zawierające wybrane informacje czy ciekawostki na jego temat. Właściwe pokierowanie opisanej koncepcji platformy wymiany informacji może nie tylko uspokoić napięcia społeczne i umożliwić uzyskanie oczekiwanej przejrzystości całego procesu budowy GTK, ale także może stać się cennym źródłem informacji dla różnych grup interesariuszy, czy też turystycznym kanałem marketingowym.		
3.	Zwrócić się do Premiera o powołanie międzyresortowego zespołu, którego zadaniem będzie zoptymalizowanie wpływu GTK na gospodarkę regionu i zainteresowanych gmin.	Gminy	KPRM
4.	Podjąć działania zmierzające do ustalenia jakie są plany odnośnie rozbudowy portu zewnętrznego (terminal uniwersalny i/lub rozbudowa GTK o terminale T3 i T4 i/lub inne, nieznane na ten moment plany) oraz przygotować w tej sprawie spójne dla obu gmin stanowisko. Działanie można rozpocząć od żądania od ZMPSiŚ udzielenia odpowiedzi na zadane już wcześniej pytania dotyczące T3, T4 i TU (patrz: zał. nr 2), a także uzyskania odpowiedzi na nie od innych podmiotów odpowiedzialnych i poparcia tych odpowiedzi właściwymi dowodami w postaci odpowiednich opracowań, dokumentów czy wyników analiz.	Gminy	ZMPSiŚ
5.	Podjąć działania mające na celu pozyskanie lub odtajnienie dokumentów o które wnioskowano w trakcie realizacji opracowania, których listę zawarto w zał. nr 3.	Gminy	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
6.	Uwzględnić GTK w dokumentach strategicznych Gminy, w tym m.in. zapisy dotyczące adaptacji do zmian związanych z funkcjonowaniem i oddziaływaniem GTK, odniesienie do konieczności zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym w otoczeniu GTK, właściwego uwzględnienia GTK w dokumentach planistycznych, bieżącego monitoringu oddziaływania GTK na sieci poszczególnych mediów oraz system zarządzania odpadami, zapewnienia dostępu do atrakcji turystycznych oraz ciągłości tras pieszych i rowerowych oraz konieczność analizy systemu edukacji na obszarze w kontekście wykorzystania potencjału GTK w tym zakresie.	Gmina	Podmioty realizujące dokumenty
7.	Sprawdzić czy miasto/gmina opiniowały Regionalny Plan Transportu Woj. Zachodniopomorskiego w części diagnostycznej – Tom 1. Diagnoza.	Gminy	Właściwi przedstawiciele JST



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
8.	Żądać od głównych decydentów projektu GTK przedstawienia AKK (Analizy Kosztów i Korzyści). W przypadku odmowy udostępnienia, braku jej wykonania lub podejrzeń co do niezetelności wykonania podjąć działania mające na celu wyjaśnienie kwestii zasadności realizacji przedsięwzięcia.	Gminy	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
9.	Zażądać od Ministerstwa Infrastruktury i gestorów infrastruktury transportowej przedstawienia realnego programu ograniczenia uciążliwości związanych z budową i eksploatacją GTK oraz zaplanowania przeznaczenia konkretnych środków finansowych na te cele.	Gminy	Ministerstwo Infrastruktury i gestorzy infrastruktury
10.	Przygotować propozycje dla ZMPSiŚ i inwestorów dot. ich partycypacji w wydatkach, które nie zostaną pokryte dodatkowymi dochodami budżetów Świnoujścia i Międzyzdrojów z tytułu powstania GTK, a które będą następstwem jego budowy i funkcjonowania. Chodzi tu m.in. o wydatki, które będzie trzeba ponieść na: rozwój publicznej infrastruktury komunalnej i usług społecznych w Świnoujściu i Międzyzdrojach, aktualizację planów przestrzennych, uruchomienie nowych połączeń publicznego transportu zbiorowego, czy też wykonanie szeregu analiz zalecanych w niniejszym dokumencie.	Gmina(y)	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
Sekcja: Zagospodarowanie przestrzenne			
11.	Odpowiednio umiejscowić projektowaną infrastrukturę GTK w dokumentach planistycznych obowiązujących dla obszaru objętego inwestycją. Konieczne będzie zatem uwzględnienie GTK m.in. w opracowywanym Planie Ogólnym Gminy, co najmniej opisując kontekst inwestycji i jej wpływ na Obszar. Powyższa rekomendacja dotyczy organów samorządu lokalnego (tj. Gminy), lecz zmiany w kierunkach zagospodarowania powinny pojawić się równocześnie w innych opracowaniach. Mowa tu m.in. o szczeblu wojewódzkim (Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego) oraz podmiocie odpowiedzialnym za sferę morską, tj. Urzędzie Morskim w Szczecinie. Władze Gminy mogą aktywnie uczestniczyć w planowaniu zagospodarowania przestrzennego. Miasto może wymuszać na porcie i operatorach stosowanie ekologicznych rozwiązań (m.in. zasilanie obiektów z OZE, instalacje do oczyszczania wód opadowych), które wpłyną pozytywnie na różne komponenty środowiska oraz pośrednio na wizerunek Gminy.	Właściwi przedstawiciele JST	Podmioty realizujące dokumenty planistyczne w tym podmioty prywatne, GBGPWZ, UMS



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
	Należy jednak mieć na uwadze, że inwestycja GTK realizowana jest na mocy specustawy, zatem możliwości działań w zakresie planistycznym są ograniczone.		
Sekcja: Transport			
12.	Pozyskać Towarowy Model Transportowy (TMT) po zakończeniu prac nad nim lub też w trakcie realizacji, jeżeli będzie to możliwe. Model ten pomoże w wykonaniu oszacowań potencjału GTK oraz prognozy jego rzeczywistego oddziaływania na ruch w sieci transportowej.	Gminy	Centralny Port Komunikacyjny
13.	Wykonać szczegółowy audyt istniejącego oznakowania w obrębie dróg wojewódzkich i niższej kategorii oraz tras pieszych i rowerowych na terenie gminy. Następnie, na podstawie jego wyników oraz projektów infrastrukturalnych i projektów organizacji ruchu, należy dokonać aktualizacji oznakowania w otoczeniu pod kątem ewentualnego wdrożenia dodatkowych ograniczeń w ruchu dla pojazdów ciężarowych oraz zastosowania dodatkowych oznakowań mogących poprawić bezpieczeństwo ruchu. Należy też równolegle przeanalizować zasadność i możliwości zastosowania parkingów buforowych na wypadek wystąpienia zdarzeń mogących powodować niedrożność S3, a także zasadność, ulokowanie i charakterystykę ewentualnych węg preselekcyjnych. Zadanie znajduje się w kompetencji zarządcy drogi, lecz powinno być realizowane przy czynnym udziale i współpracy z władzami gminy.	Zarządcy dróg (Lobbowanie w tym kierunku: Gminy)	Właściwi przedstawiciele JST
14.	Pozyskać wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2025 po zakończeniu jego realizacji oraz je przeanalizować i wyciągnąć wnioski na temat wpływu GTK na transport drogowy na Obszarze na podstawie miarodajnych danych (w przeciwieństwie do GPR 2020/2021)	Gminy	Właściwi przedstawiciele JST i/lub podmiot prywatny
15.	Alternatywnie do powyższego wykonać kompleksowe badania ruchu (KBR) w regionie i/lub badania ruchu punktowe (wybrane skrzyżowania lub węzły) i/lub szczegółowe badania natężeń ruchu pod kątem bezpieczeństwa na poszczególnych odcinkach (w obrębie skrzyżowania lub węzła). Badania takie, wykonane przed realizacją inwestycji pozwolą zidentyfikować już obecnie występujące problemy w kluczowych punktach na sieci drogowej, a także przewidzieć potencjalne problemy w przyszłości i dadzą możliwość wcześniejszego przygotowania się na ich rozwiązanie. Analogicznie badania takie przeprowadzone po częściowym i/lub całkowitym uruchomieniu GTK pozwolą	Gmina(y)	Podmiot prywatny



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
	lepiej dopasować istniejącą infrastrukturę do zapotrzebowania (np. poprzez zmianę organizacji ruchu, oznakowani itp.). W badaniach takich można przeanalizować m.in. takie aspekty jak: natężenia ruchu na przeprawach promowych, natężenia ruchu w tunelu pod Świną, długości kolejek pojazdów ciężarowych na wlotach na skrzyżowania, występowanie regularnych zdarzeń niebezpiecznych lub potencjalnie niebezpiecznych, różnice w natężeniach ruchu w specyficznych okresach w roku (m.in. wakacje, długie weekendy), prognozy natężeń ruchu po otwarciu GTK, a także w przypadku realizacji T3, T4 i/lub terminalu uniwersalnego. Badania można przeprowadzać całościowo (wysoki koszt i długi czas realizacji) lub dla wybranych lokalizacji/elementów (krótszy czas realizacji i niższy koszt).		
16.	Przygotować koncepcję, a następnie wdrożyć zestaw nowych połączeń publicznego transportu zbiorowego (PTZ), które zapewniłyby pracownikom GTK dogodnie dotarcie do pracy tym rodzajem przewozów ze Świnoujścia, Międzyzdrojów i innych okolicznych miejscowości (wg zapotrzebowania). Linie te mogą być wspólnym produktem gmin Międzyzdroje i Świnoujście (porozumienia międzygminne). Przygotowana koncepcja powinna obejmować przede wszystkim ilościową i przestrzenną analizę popytu, audyt pieszej (w tym OzN) i rowerowej dostępności do GTK i do planowanych linii PTZ oraz propozycje przebiegu linii i częstotliwości ich kursowania, a także plan taborowy. Warto, aby koncepcja ta została skonsultowana z potencjalnymi użytkownikami.	Właściwi przedstawiciele JST	Podmiot/y zarządzający/e PTZ na Obszarze, Podmioty prywatne, Mieszkańcy, Inwestorzy, ZMPSiŚ
17.	Wykonać analizę uwarunkowań i wypracować plan działania w przypadku wystąpienia istotnych utrudnień w funkcjonowaniu portu oraz wypadków i katastrof w ruchu lądowym w odniesieniu do analizowanego obszaru. Plan powinien zawierać scenariusze, które będzie można zrealizować w sytuacji wystąpienia ww. zdarzeń, w tym np. zablokowania trasy S3 na odcinku Międzyzdroje – Dargobądz.	Właściwi przedstawiciele JST	GDDKiA, ZZDW, PKP PLK, PKP S.A., ZMPSiŚ
18.	Pozyskać szczegółowe, precyzyjne i ostateczne dane, wyniki analiz i informacje na temat planów finansowania modernizacji linii kolejowych na Obszarze oraz rzeczywistych założeń względem natężeń ruchu kolejowego. Wykonać według potrzeb analizy hałasu wraz z prognozami dla różnych etapów uruchamiania GTK oraz dla scenariusza z uruchomieniem terminali T3 i T4 oraz terminalu uniwersalnego. Wykonać analizę kosztów montażu właściwych ekranów akustycznych w miejscach, w których	Gminy	PKP PLK, Podmioty prywatne



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
	zwiększony ruch kolejowy może nadmiernie oddziaływać na otoczenie.		
Sekcja: Gospodarka lokalna			
19.	Przeprowadzić szczegółową analizę przyszłego zapotrzebowania na kadry dla GTK i wprowadzić odpowiednie zmiany w dostępności i programach odpowiednich kierunków kształcenia w placówkach oświatowych na Obszarze lub nawet w regionie oraz rozważyć wprowadzenie nowych, dedykowanych kierunków. Wypracować i wdrażać politykę edukacyjną, która pomoże właściwie reagować na zmiany społeczne, demograficzne i gospodarcze na Obszarze.	Właściwi przedstawiciele JST	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals, Placówki oświatowe (państwowe i prywatne), Mieszkańcy
20.	Wykonać i wdrażać politykę rynku pracy i migracyjną, która będzie pomagała ograniczać napięcia na tym rynku oraz przeciwdziałać negatywnym efektom zjawisk demograficznych, społecznych i gospodarczych.	Gmina	Przedsiębiorcy, Mieszkańcy, Pracownicy
21.	Wykonać i wdrażać politykę mieszkaniową i migracyjną, która będzie reagować na zmiany demograficzne i gospodarcze, a także wspierać rozwój różnych form taniego budownictwa mieszkaniowego.	Gmina	Przedsiębiorcy, Mieszkańcy
22.	Wykonać szczegółową analizę wpływu uruchomienia GTK na rynek mieszkaniowy i demografię oraz wypracować różne scenariusze działań na wypadek wystąpienia istotnych zmian w tych dziedzinach.	Gmina(y)	Podmiot prywatny
23.	Na bieżąco, od momentu rozpoczęcia budowy i przez odpowiedni okres od momentu zakończenia inwestycji, monitorować funkcjonowanie poszczególnych sieci w Gminie (wodociągowej, kanalizacyjnej, elektrycznej, gazowej i ew. innych) w celu wychwycenia ewentualnych problemów związanych z działalnością GTK i zaradzenia im.	Podmioty zarządzające budową, modernizacją i utrzymaniem poszczególnych sieci.	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals,
24.	Pozyskać od inwestora dane na temat przewidywanej ilości ścieków, które będą odprowadzane z Terminalu oraz wykonać analizę wpływu tej inwestycji na obciążenie miejskiej sieci kanalizacyjnej.	Właściwi przedstawiciele JST	Zarządca sieci kanalizacyjnej
Sekcja: Środowisko			
25.	Wykorzystać wedle zapotrzebowania poniższe modele środowiskowe dla uzyskania bardziej szczegółowej oceny oddziaływania na środowisko inwestycji:	Lobbowanie wykonania lub w zależności od	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals,



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
	• model jakości powietrza, np. CALPUFF, służący do dyspersji zanieczyszczeń w powietrzu; • analiza aktualnej i prognoza przyszłej emisji NO_x, SO_x, PM_x (i innych zanieczyszczeń) wzdłuż S/DK3 i DW102 wraz z prognozami zmian po uruchomieniu (częściowym i pełnym) GTK, a także analogiczne prognozy dla okresu po uruchomieniu T3, T3 i/lub terminalu uniwersalnego; • modele hałasu, np. CadnaA, służące do prognozowania hałasu środowiskowego; • inne modele hałasu dla całego obszaru, które pokażą prognozowane przekroczenia hałasu, w tym analizy hałasu drogowego (DK/S3, DW102) oraz kolejowego (szczególnie na terenie gminy Międzyzdroje), a także analizy hałasu generowanego przez sam GTK, szczególnie w kontekście uciążliwości emitowanych w kierunku wschodnim, w tym na plaże i do Międzyzdrojów, wraz z prognozami zmian po uruchomieniu (częściowym i pełnym) GTK, a także analogiczne prognozy hałasu dla okresu po uruchomieniu T3, T4 i/lub terminalu uniwersalnego; • analiza GIS – przestrzenna ocena zagrożenia dla siedlisk chronionych, analiza kolizji z obszarami Natura 2000. • nowy model hydrologiczny, w którym oceniona zostanie przyspieszona erozja plaży w Świnoujściu i Międzyzdrojach.	dostępnych środków finansowych samodzielne wykonanie: Gmina(y)	GDDKiA, ZZDW, PKP PLK
26.	Żądać od głównych decydentów projektu GTK przygotowania, a następnie wdrożenia planu realizacji rekompensat, które realnie zminimalizują negatywny wpływ inwestycji na środowisko w bezpośrednim sąsiedztwie GTK, ponieważ obecnie przedstawiane rekompensaty nie są adekwatne do skali inwestycji i są realizowane w głównej mierze poza najbliższym obszarem gmin Świnoujście i Międzyzdroje (przykład Jeziora Bukowo, które znajduje się ok 140 km od planowanej inwestycji).	Gmina(y)	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
27.	Uzyskać informacje na temat istnienia, a w przypadku braku: wykonać analizę alternatywnych wariantów ulokowania GTK (np. rozbudowa Gdańska, wykorzystanie potencjału portu w Szczecinie, lokalizacja w Terminalu Zewnętrznym w Porcie Gdynia i wariant „zerowy/turystyczny”) oraz analizę porównawczą: koszt/czas budowy vs. oddziaływania w trzech innych lokalizacjach.	Gminy	Podmioty prywatne, ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
28.	Zażądać wykonania lub wglądu w wyniki już wykonanych (jeśli istnieją) analiz zagrożeń dla podziemnych wód i torfowisk: modelu wpływu odwodnień wykopów i uszczelnienia placów	Gminy	Podmioty prywatne,



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
	na wody gruntowe, oceny wpływu na obszar Natura 2000 „Torfowiska Uznamskie”, modelu hydrogeologicznego filtracji, oceny ryzyka osuszenia torfowisk.		ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
29.	Zażywać wykonania lub wglądu w wyniki już wykonanych (jeśli istnieją) analiz podwodnego hałasu i wpływu na ssaki morskie: badania tła akustycznego, symulacje wzrostu poziomu dźwięku, plany działań ograniczających oddziaływanie.	Gminy	Podmioty prywatne, ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
30.	Zażywać wykonania lub wglądu w wyniki już wykonanego (jeśli istnieją) fizycznego i/lub matematycznego modelowania wpływu inwestycji zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 marca 2025 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie.	Gminy	Podmioty prywatne, ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
Sekcja: Turystyka			
31.	Poddać szczegółowej analizie aktualne uwarunkowania dotyczące realizacji drogi dla rowerów w ciągu szlaku EuroVelo 10 i stworzyć koncepcję jej ostatecznego przebiegu, mając na uwadze planowaną lokalizację GTK i terminalu uniwersalnego oraz infrastruktury dostępowej do nich.	Właściwi przedstawiciele JST	Mieszkańcy, Turysty, Przedsiębiorcy z branży turystycznej
32.	Przygotować różne scenariusze zawierające procedury, konsekwencje finansowe, możliwe środki naprawcze itp. na wypadek utraty statusu uzdrowiska i/lub utraty prawa do pobierania opłaty miejscowej. Przygotować odpowiedni scenariusz postępowania w celu zagwarantowania miastu Świnoujście odpowiednich, wieloletnich rekompensat z tego tytułu ze strony właściwych podmiotów gospodarczych (operatora GTK, ZMPSiŚ) lub instytucji państwowych.	Gmina(y)	Przedsiębiorcy z branży turystycznej
33.	Wykonać analizę utraconych korzyści dla Świnoujścia i Międzyzdrojów w kontekście braku możliwości alternatywnego zagospodarowania terenu, na wschód od ulicy Ku Morzu w Świnoujściu w kierunku granic administracyjnych gminy Międzyzdroje, a także w odniesieniu do wystąpienia potencjalnych utrudnień, czy wręcz uniemożliwienia realizacji rejsów „białej floty” na terenie i/lub w pobliżu GTK (w powiązaniu z wariantem „zero/turystycznym” w ramach alternatywnego ulokowania GTK). Na tej podstawie żądać wypłaty rekompensat po uruchomieniu GTK, np. w formie utworzenia funduszu rozwojowego i zapewnienia gwarancji podatkowych oraz przygotować plan działań które będzie można podjąć w celu reagowania na ewentualnie pojawiające się zagrożenia.	Gmina	Podmioty prywatne, ZMPSiŚ, DEME, QTerminals, Przedsiębiorcy z branży turystycznej



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
34.	Podjąć wszelkie działania mające na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań budowy i eksploatacji GTK na sektor turystyki, w tym wykorzystanie potencjału GTK jako atrakcji turystycznej, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.	Gmina	Przedsiębiorcy z branży turystycznej, Mieszkańcy, Turyści, ZMPSiŚ, DEME, QTerminals
35.	Wypracować wspólną politykę gmin Świnoujście i Międzyzdroje, w której określone zostaną między innymi narzędzia i sposoby reagowania na zjawiska i wydarzenia związane z budową i eksploatacją GTK, które mogą negatywnie oddziaływać na turystykę, środowisko oraz jakość życia mieszkańców.	Gminy	Przedsiębiorcy z branży turystycznej, Mieszkańcy, Turyści, Podmioty prywatne
Sekcja: Bezpieczeństwo			
36.	Przeprowadzić wedle zapotrzebowania szczegółowe analizy i wypracować scenariusze na wypadek różnych zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w tym m.in.: • ocena korzyści i zagrożeń wynikających z faktu, że GTK będzie obiektem o znaczeniu strategicznym przy granicy NATO/UE; • analiza zasięgów rażenia ewentualnych zdarzeń pozamilitarnych i militarnych na terenie GTK oraz terminalu LNG, w tym zasięgów efektów różnego rodzaju ataków na obiekty, a także zasięgów zdarzeń takich jak eksplozje ładunków niebezpiecznych czy też amunicji i innych ładunków przewożonych w ramach działań związanych z obronnością; • wypracowanie scenariuszy na wypadek gdyby port został czasowo zamknięty (atak cybernetyczny, dronowy, wybuch na statku i in)*; • wprowadzenie macierzy ryzyk bezpieczeństwa (wg IMO ISPS Code + NATO CCD COE): scenariusze, koszty zabezpieczeń, plan ewakuacji pobliskich dzielnic itp.; • zagwarantowanie finansowania systemu ochrony (barrier boom, sonar podwodny) przez operatora GTK, a nie Gminę. * częściowo odpowiedzi na to zagadnienie znajdują się w utajnionym opracowaniu o którego udostępnienie wnioskowano w trakcie realizacji prac nad raportem oraz który sugeruje się nadal próbować uzyskać od ZMPSiŚ i/lub inwestorów.	Gmina(y)	ZMPSiŚ, DEME, QTerminals, Właściwe podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo cywilne i militarne w tym Ministerstwo Obrony Narodowej, Podmioty prywatne
37.	Wesprzeć działania komendanta PSP w Kamieniu Pomorskim w celu pozyskania brakujących środków dla właściwego wyposażenia obiektu JRG PSP w Międzyzdrojach oraz uzupełnienia budżetu personalnego i rzeczowego JRG ze	Gminy	Państwowa Straż Pożarna



Lp.	Treść rekomendacji	Podmiot odpowiedzialny za wdrożenie rekomendacji	Podmiot współpracujący lub wobec którego zostaną podjęte działania
	środków inwestorów GTK lub innych środków budżetu Państwa, co umożliwi między innymi optymalne wykorzystanie tej jednostki w sytuacjach kryzysowych na terenach terminalu LNG, planowanego GTK oraz obiektów sąsiadujących.		
38.	Wystosować zapytania do MON dotyczące m.in. wskazania zamierzeń dotyczących planów ochrony GTK (w sąsiedztwie LNG) oraz obecnego stanu i planów rozwoju obrony przeciwniczej/przeciw rakietowej dla LNG, a tym bardziej dla LNG w połączeniu z GTK, w którym to układzie potencjalne zagrożenia się istotnie nakładają i multiplikują.	Gmina	Ministerstwo Obrony Narodowej
39.	Zebrać stosowne argumenty i wypracować wnioski, które ułatwią pozyskanie zwiększonych środków na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury obrony cywilnej (zaprojektowanie i budowa lub modernizacja schronów, magazynów sprzętu ochronnego, punktów zbiórki i ewakuacji, systemów łączności i in.) w związku z kumulatywnym efektem ryzyk związanych z budową GTK w sąsiedztwie LNG i innych obiektów infrastruktury krytycznej.	Gmina	Właściwe podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo cywilne i militarne

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.



ZAŁĄCZNIK NR 2: PYTANIA DO INWESTORÓW I DECYDENTÓW NA KTÓRE NIE UZYSKANO ODPOWIEDZI DO 30 KWIETNIA 2025 ROKU

- Jaką część z planowanych ok. 68 ha zaplecza lądowego stanowić będzie infrastruktura kolejowa (tor dojazdowy, infrastruktura zdawczo-odbiorcza, przyjazdowo-odjazdowa)? Prosimy o dane liczbowe wraz z komentarzem, mapy, wizualizacje, pliki GIS (.qgs, .shp).
- Jaka jest prognozowana liczba pociągów dobowo przyjeżdżających i odjeżdżających z kontenerami z Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu (w 2029 r. i w latach kolejnych)? Są to dane przekazane przez ZMPSiŚ do PKP PLK w ramach realizacji Studium Wykonalności modernizacji odcinka Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy.
- Jaką część z planowanych ok. 68 ha zaplecza lądowego stanowić będzie infrastruktura drogowa i jakie dokładnie jej elementy zostaną wybudowane? Jaka będzie docelowa liczba miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych? Prosimy o dane liczbowe wraz z komentarzem, mapy, wizualizacje, pliki GIS (.qgs, .shp).
- Jaką liczbę, jakiego rodzaju i jakiej o jakiej pojemności TEU statki śródlądowe planuje się obsługiwać w ujęciu dobowym w podziale na kolejne lata oraz etapy inwestycji w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym w Świnoujściu? Zgodnie z najświeższymi informacjami wycofano się z planów wykorzystania transportu wodnego śródlądowego do obsługi GTK. Dlaczego tak się stało? Czy planuje się jednak wrócić do tej koncepcji?
- Jakie ilości ścieków będą odprowadzane z GTK w trakcie trwania budowy oraz po jego uruchomieniu? Czy przeanalizowano przepustowość tej sieci i tym samym możliwość podłączenia do niej GTK?
- Jaką prognozuje się zakładaną roczną wielkość przetadunków TEU w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym w Świnoujściu oraz maksymalną przepustowość, w podziale na kolejne etapy uruchamiania portu w planowanych terminalach T3 i T4 (ich plany zostały zawarte m.in. w załączniku nr 1 do OPZ do przetargu na wykonanie badań ferromagnetycznych dna morskiego w ramach budowy falochronu ostonowego dla GTK)? Jaki będzie podział modalny przewozów kontenerów do i z terminali T3 i T4 w GTK w podziale na transport kolejowy, drogowy i wodny śródlądowy w ujęciu rocznym i dobowym. Prośba o dane liczbowe wraz z komentarzem oraz mapy, wizualizacje, pliki GIS (.qgs, .shp) planowanych terminali T3 i T4.



- Gdzie planuje się ulokować, jak duży obszar planuje się zająć, jakie ładunki planuje się przeładowywać i jaką przepustowość osiągnąć w planowanym terminalu uniwersalnym, który docelowo ma się znaleźć na wschód od Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu? Jak planuje się włączyć ww. terminal uniwersalny w sieć transportową (kolejową, drogową i wodną śródlądową)? Jakie prognozuje się natężenia ruchu generowanego przez terminal uniwersalny na tych sieciach? Jaki jest horyzont czasowy realizacji terminalu uniwersalnego? Jak i ile statków dobowo planuje się w nim obsługiwać? Jak ma wyglądać falochron ostonowy dla tego terminalu i jak ma przebiegać tor podejściowy do niego? Prośba o odpowiedź opisową, dane liczbowe wraz z komentarzem oraz mapy, wizualizacje, pliki GIS (.qgs, .shp).
- Prośba o udostępnienie opracowań pn.:
 - „Koncepcja obsługi kontenerowców w Porcie Szczecin i Świnoujście w aspekcie realizacji celów strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do roku 2027”;
 - „Koncepcja techniczno-programowa budowy terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”;
 - Wstępne Studium Wykonalności budowy Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu, EY, opracowanie wykonane na zlecenie ZMPSiŚ, 2015;
 - „Analiza wpływu budowy Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu na prawdopodobieństwo wystąpienia zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków”.



ZAŁĄCZNIK NR 3: SYNTETYCZNE ODPOWIEDZI NA PYTANIA BADAWCZE

Tabela 1. Odpowiedzi na pytania badawcze – planowanie strategiczne i prognozy rynkowe

Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Czy budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą została właściwie ujęta w wieloletnich strategiach rozwoju oraz branżowych dokumentach strategicznych?	Budowa GTK nie została wystarczająco ujęta we wzmiankowanych dokumentach. W części z nich Terminal nie pojawia się wcale, w części z opracowań kwestie portu zewnętrznego ograniczają się tylko do terminalu LNG, w części zaś GTK jest wspominany jedynie pośrednio, w kontekście ogólnie rozwoju infrastruktury portowej, węzłów intermodalnych czy innych obiektów strategicznych transportowo i gospodarczo. W wybranych dokumentach GTK jest właściwie analizowany, np. pod względem zakładanego zwiększenia natężeń ruchu kolejowego i drogowego, gdzie uwzględniana jest konieczność dostosowania infrastruktury do tego zapotrzebowania lub stwierdzana gotowość przyjęcia wzmożonego ruchu towarowego. W części opracowań zaś GTK jest wspominane na bardzo wysokim poziomie ogólności.
2.	Czy Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 roku jest oparty na pełnej analizie rynku i czy ujmuje wszystkie konsekwencje budowy GTK?	Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 nie był oparty na szczegółowej analizie rynku i nie obejmował wszystkich konsekwencji budowy GTK. Tego rodzaju programy nie uwzględniają analiz rynku odpowiadających w swojej szczegółowości potrzebom gmin, na terenie których powstają tak duże inwestycje jak GTK. Analizy na takim poziomie szczegółowości winien wykonać inwestor i/lub decydenci na szczeblu ponadlokalnym. Na tym też poziomie powinny zostać przeanalizowane konsekwencje wynikające z realizacji inwestycji dla najbliższego otoczenia. Należy zaznaczyć, że Program został przyjęty w roku 2019, w którym ze względu na pandemię Covid-19, a następnie inwazję rosyjską na Ukrainę, gospodarka polska i światowa zaczęła się istotnie przekształcać. Zatem nawet w przypadku wykonania wzmiankowanej analizy rynku na danym poziomie ogólności w tamtym okresie, obecnie mogłaby ona być już bardzo nieaktualna.
3.	Czy dokument „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” wskazuje na konieczność zapewnienia dostępności do GTK i osiągnięcia przez GTK docelowo obrotów w wysokości od 1,5 do 2 mln TEU rocznie? Czy dokument wskazuje na przedsięwzięcia niezbędne do realizacji docelowego funkcjonowania GTK?	Dokument ten, w porównaniu z pozostałymi analizowanymi w niniejszym opracowaniu dokumentami, dość właściwie lokuje GTK w poruszanej w tematyce. Można uznać, że Terminal w tym dokumencie jest odpowiednio wpisany w koncepcję rozwojową, uwzględnione zostały odpowiednie analizy, zaś całość sformułowana jest na właściwym poziomie ogólności.



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
4.	Jaka jest, na podstawie zapisów w rządowych dokumentach strategicznych, perspektywa czasowa realizacji przedsięwzięć modernizacyjnych na kolei umożliwiających efektywną (czas, koszt, jakość) obsługę minimum 1 mln TEU przez GTK w Świnoujściu? Jakże są na ten cel zabezpieczone lub planowane środki finansowe i z jakich źródeł?	Kluczowe inwestycje na magistrali C-E 59 znajdują się na liście rezerwowej FEnKS/CEF2. Nie posiadają więc one zapewnionego finansowania – ujęte są także na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego (termin realizacji do 2030 r.). Do czasu pozyskania środków i przeprowadzenia kompleksowej modernizacji, na linii nr 273 realizowane będą najpilniejsze prace w ramach KPO, mające raczej charakter rewitalizacyjny. W przypadku pozyskania środków oraz bezproblemowej realizacji procedur przetargowych i przygotowania projektu, PKP PLK zakładają realizację modernizacji linii nr 401 do końca 2032 r.
5.	Czy znane są jakiekolwiek analizy potencjału potoków kontenerów z różnych części kraju i Europy Środkowej, które można byłoby wiązać z GTK?	Na potrzeby projektu budowy GTK wykonana została analiza przez firmę Actia Forum sp. z o.o., a także ogólne analizy inwestora. Własną prognozę przeładunku kontenerów w portach Szczecin i Świnoujście przygotował również Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w ramach swojej „Strategii Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”. Opublikowano także opracowanie pn. „Analiza społeczno-ekonomicznych korzyści funkcjonowania Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu”, w której zawarto różnego rodzaju oszacowania związane z funkcjonowaniem GTK.
6.	W jakim stopniu projekt GTK uwzględnia coroczne raporty Drewry Shipping Consultants, które to raporty są ostatecznym punktem odniesienia dla branży portowej i żeglugowej i zawierają między innymi prognozy podaży/popytu terminali kontenerowych dla 20 regionów świata do 2028 roku?	W otrzymanych i uzyskanych materiałach oraz na podstawie przeprowadzonych badań, których forma została opisana w raporcie metodycznym do niniejszego opracowania, nie znaleziono żadnych odnośników czy nawiązań sugerujących, aby wzmiankowane raporty zostały użyte w kontekście badania zasadności realizacji GTK.
7.	Jakie są realne prognozy potoków kontenerów, które mogą być obsługane przez GTK w Świnoujściu, biorąc pod uwagę konkurencyjność głębokowodnych terminali kontenerowych	Nie zidentyfikowano analiz, które jednoznacznie wskazywałyby na rzeczywisty przyszły udział przeładunków kontenerów w GTK w porównaniu z innymi portami Morza Bałtyckiego, Morza Północnego czy też Morza Śródziemnego. Trudno również ocenić ile faktycznie dodatkowego ruchu będzie w stanie wyindukować sam GTK. Ostateczna pozycja GTK na rynku będzie zależała od wielu powiązanych ze sobą zależności występujących na rynku oraz od



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
	w Gdańsku, Gdyni i Hamburgu, obejmującą poza nowoczesnymi i wydajnymi systemami obsługi kontenerów w porcie również element dostępności do portu?	sytuacji polityczno-gospodarczej w regionie w okresie, w którym Terminal zacznie funkcjonować.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 2. Odpowiedzi na pytania badawcze – układ przestrzenny

Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Czy istnieje możliwość ulokowania GTK i niezbędnych funkcji towarzyszących (transportowych i obsługowych) w układzie przestrzennym Świnoujścia i Międzyzdrojów i pobliskich gmin (gł. Wolin) i ewentualnie kosztem jakich funkcji (środowisko, mieszkalnictwo, układ komunikacyjny)?	Dokumenty planistyczne wobec obszaru możliwej realizacji GTK nie zawierają informacji o możliwej lokalizacji ani zakładanej funkcji portowej dla terenu analizowanej inwestycji. W zależności od opracowania stopień szczegółowości jego zapisów jest różny, a wybrane zapisy dokumentów planistycznych nie pozwalają jednoznacznie (w obecnej formie) na budowę Terminalu, jednak nadrzędna nad ich zapisami jest właściwa specustawa, która ostatecznie umocowuje prawnie ulokowanie GTK w zakładanym miejscu pomimo niezgodności z pozostałymi dokumentami. Zakres lokalizacyjny inwestycji obejmie przede wszystkim obszar wód morskich oraz tereny leśne. Budowa wymusi zatem wszczęcie procedur polegających m.in. na zmianie sposobu użytkowania obszarów lasów na cele nieleśne. Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach obszarów objętych ochroną przyrody Natura 2000. Ewentualna budowa Terminalu będzie się wiązać przede wszystkim z redukcją szeroko pojętej funkcji środowiskowej obszaru inwestycji oraz jego otoczenia. Działalność Terminalu będzie także oddziaływać na układ transportowy zarówno pod względem rozbudowy infrastruktury, jak i zwiększenia natężenia ruchu pojazdów z niej korzystających.
2.	Jakie skutki przestrzenne wywoła budowa GTK wraz z infrastrukturą towarzyszącą dla układu przestrzennego Świnoujścia i Międzyzdrojów?	Obszar planowanego Terminalu zmieni funkcjonalność fragmentu Warszowa i w znacznym stopniu wpłynie na układ przestrzenny całego Świnoujścia. Będzie to dotyczyło przede wszystkim zmniejszenia powierzchni terenów leśnych i przekształcenia wybrzeża na cele portowe. W konsekwencji rozszerzona zostanie przemysłowa część dzielnicy Warszów tworząc spójny funkcjonalnie obszar miasta. Jednocześnie zmniejszona zostanie powierzchnia terenów wykorzystywanych rekreacyjnie i turystycznie. Dodatkowo, „specustawa” dotycząca budowy portów zewnętrznych znacząco ograniczy wpływ gmin na decyzje



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
		inwestycyjne. Ich opinie nie będą wiążące, a ustalenia lokalnych dokumentów planistycznych zostaną pominięte nawet jeśli stoją w kontrze do GTK. Gminy nie mają też możliwości wydawania decyzji administracyjnych na objętym inwestycją terenie w trakcie procedowania decyzji o ustaleniu lokalizacji terminalu. Oznacza to, że budowa GTK i infrastruktury towarzyszącej może zostać przeprowadzona wbrew lokalnym planom i interesom mieszkańców.
3.	Jakie są przewidywane granice funkcji portowych i czy istnieje możliwość (a szczególnie czy istnieją przesłanki) poszerzenia granic portu w kierunku Międzyzdrojów?	Dokumenty planistyczne, zarówno miasta Świnoujście, jak i gminy Międzyzdroje, nie wskazują na dokładną lokalizację Terminalu Kontenerowego. Zakładany obszar terminalu GTK umieszczony jest po wschodniej stronie ul. Ku Morzu w Świnoujściu jako kontynuacja zabudowy portowej – tuż za terminalem LNG. Według dostępnych informacji Terminal i infrastruktura mu towarzysząca zajmą ok. 68 ha lądu i ok. 350 ha terenów pod wodami morskimi. W teorii, kompleks leśny obecny pomiędzy miastami mógłby zostać przekształcony na cele portowe. Jednakże w praktyce wiązałoby się to ze znaczną degradacją środowiska naturalnego, w tym obszarów Natura 2000, co uznać można za argument przeciwko możliwości rozbudowy GTK w kierunku wschodnim. Niemniej istnieją dalsze plany rozbudowy portu zewnętrznego w Świnoujściu o terminale T3 i T4 w GTK lub terminal uniwersalny zlokalizowany na wschód od GTK. Plany te jednak nie zostały jeszcze oficjalnie doprecyzowane.
4.	Czy z doświadczeń rozwoju portu kontenerowego w Gdyni i Gdańsku można wysnuć przesłanki o możliwych konfliktach na terenie Świnoujścia i Międzyzdrojów? Jakiek są dobre i złe praktyki wynikające z rozwoju portu kontenerowego w Gdyni i Gdańsku dla JST?	Gdyński terminal (BCT) wpłynął znacząco na rozwój infrastruktury miejskiej oraz otaczającej go przestrzeni. Inwestycje drogowe i modernizacja sieci kolejowej zwiększyły efektywność transportu do portu, co można uznać za dobrą praktykę. Jednakże terminal ograniczony jest przestrzennie przez rozwiniętą część mieszkalną Obłuża, co utrudnia jego dalszy rozwój. Niewystarczające zasoby przestrzenne doprowadziły do powstania rozdrobnionej sieci obiektów towarzyszących, które nie tworzy spójnego systemu logistycznego. Położenie Baltic Hub poza obszarem zabudowanym oraz ulokowanie terminalu na części morskiej stanowi dobry przykład dla realizacji świnoujskiego portu ze względu na podobne uwarunkowania przestrzenne. Duża powierzchnia terenów możliwych do zagospodarowania w otoczeniu gdańskiego portu pozwoliła na rozwój wielkoskalowego centrum logistycznego. Podobnie jak w przypadku gdańskiego portu, w Świnoujściu mogą zaistnieć obawy mieszkańców związane z zanieczyszczeniem oraz degradacją wizualną nadmorskiego krajobrazu. Dobrą praktyką zastosowaną w Gdańsku były konsultacje społeczne prowadzone w ramach aktualizacji SUIKZP oraz kampanie informacyjne skierowane do mieszkańców. Co ważne, Studium zostało zaktualizowane właśnie na potrzeby uwzględnienia w nim terminalu. Oba trójmiejskie porty pokazują zarówno korzyści, jak i zagrożenia związane z inwestycjami portowymi. Wśród dobrych praktyk



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
		wymienić można przede wszystkim rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej. Jednocześnie należy skupić uwagę także na potencjalnych zagrożeniach, takich jak planowanie stref buforowych/prześciowych i zachowanie cennych terenów – zarówno przyrodniczych, jak i społecznych (rekreacyjnych).

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 3. Odpowiedzi na pytania badawcze – transport

Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Jaki jest niezbędny zakres inwestycji komunikacyjnych na terenie gmin Świnoujście, Międzyzdroje i Wolin dla obsługi GTK, także w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa komunikacyjnego (np. na wypadek awarii lub wypadku)?	W zakresie transportu kolejowego niezbędne jest zwiększenie przepustowości linii nr 401 – PKP PLK nie planują dobudowy dodatkowego toru na całej jej długości (np. dedykowanego dla przewozów towarowych), zatem polegać to będzie przede wszystkim na zwiększeniu możliwości mijania się składów pasażerskich i towarowych. Zostanie to osiągnięte poprzez dobudowę dodatkowych torów stacyjnych na istniejących stacjach i przystankach osobowych. Ze względu na konieczność ograniczenia potencjalnego negatywnego oddziaływania zwiększonych natężeń towarowego ruchu kolejowego istotne może być podjęcie właściwych działań infrastrukturalnych, takich jak np. budowa ekranów akustycznych, szczególnie na terenie gminy Międzyzdroje. Nie wydaje się, aby możliwy był dowóz pracowników bezpośrednio do GTK koleją (część pociągów regionalnych musiałaby korzystać z bocznicy Terminalu, która musiałaby zostać do tego przystosowana – poza kwestiami technicznymi, organizator wojewódzkich przewozów kolejowych musiałby też sfinansować takie połączenia, co wydaje się mało realne). Można sobie natomiast wyobrazić stworzenie wahadłowego połączenia autobusowego dla pracowników GTK (z kursami przystosowanymi do godzin pracy) pomiędzy przystankiem osobowym Świnoujście Warszów a samym Terminalem (trasa o długości ok. 2,3 km) – z wykorzystaniem dobudowanej infrastruktury drogowej, finansowanego przez GTK. Musiałoby się to jednak wiązać także ze zwiększeniem liczby pociągów regionalnych obsługujących wspomniany przystanek, przede wszystkim w godzinach dojazdu do pracy w ramach różnych zmian. Z punktu widzenia transportu drogowego Terminal zdaje się być właściwie skomunikowany. Zapewnione będą również połączenia piesze i rowerowe. Ze względu na ewentualne wystąpienie utrudnień w ruchu, czy wręcz zdarzeń wyjątkowych, należy przygotować plan działania, zawierający różne scenariusze, które będzie można zastosować w przypadku ich wystąpienia (np. w przypadku zablokowania trasy S3). Ze względu na docelową wielkość GTK warto również przeanalizować i wdrożyć rozwiązania



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
		z zakresu zapewnienia dojazdu do GTK publicznym transportem zbiorowym ze Świnoujścia oraz z Międzyzdrojów, a także z okolicznych mniejszych miejscowości. Konieczne będzie też przeprowadzenie audytu oznakowania i stanu DW102 oraz rozważenie wdrożenia zmian w oznakowaniu, a także, w razie potrzeby, alternatywnych rozwiązań mających na celu ograniczenie lub uniemożliwienie przekierowywania ruchu ciężarowego z GTK poprzez DW102.
2.	W jakiej realnej perspektywie czasowej można prognozować osiągnięcie przez kolej pełnej zdolności obsługi około czterdziestu (40) 750-metrowych pociągów kontenerowych na dobę na trasie Świnoujście – Wrocław i dalej do Czech, Austrii i Słowacji (trasa nr 273), przy założeniu spełnienia wymaganych przez rynek parametrów efektywności przewozów (czas, jakość i koszt)? Jakiej uciążliwości wygeneruje zwiększony ruch kolejowy? Jak można im przeciwdziałać?	PKP PLK posiadają plany dotyczące realizacji inwestycji w ciągu magistrali C-E 59, mających na celu pełne przystosowanie tej infrastruktury do wymogów sieci TEN-T. Zakładają one m.in. likwidację „wąskich gardeł”, uniemożliwiających uruchamianie na niej pociągów towarowych o długości do 750 m. Chodzi tutaj przede wszystkim o dobudowę dodatkowych torów na stacjach kolejowych, tak aby składy te mogły być wymijane przez pociągi pasażerskie, oraz podwyższanie dopuszczalnej prędkości (dla pociągów towarowych – do 120 km/h). W połączeniu z dopuszczalnym naciskiem 22,5 t osi na tor (zapewnionym już praktycznie na całości przebiegu C-E 59) ma dać to odpowiednią przepustowość. PKP PLK nie zakładają jednak, iż „obciążenie” linii nr 401, nawet po uruchomieniu GTK, wyniesie 40 pociągów kontenerowych na dobę. Szacunki przyjęte przez ZMPSiŚ i przekazane do PKP PLK w ramach realizowanego studium wykonalności modernizacji odcinka Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy mówiły o 27 pociągach na dobę. Natomiast szacunki Actia Forum, przygotowane w 2024 r. dla inwestora, wskazują na ok. 13 pociągów kontenerowych z GTK na dobę. Zdaniem PKP PLK, aby zachować odpowiednią przepustowość na linii nr 401, konieczna będzie jedynie budowa dodatkowych torów na stacjach (bez dobudowy dodatkowego toru na całej długości linii). Należy jednak pamiętać o tym, że wciąż brak źródeł finansowania kompleksowej modernizacji C-E 59 (lista rezerwowa FENKS/CEF2), a wykorzystanie kolei w obsłudze GTK będzie zależało także od możliwości technicznych infrastruktury bocznicowej, na której formowane będą pociągi kontenerowe. Zwiększony ruch kolejowy może istotnie podwyższyć emisję hałasu na Obszarze, szczególnie na terenie gminy Międzyzdroje, zatem konieczne może się okazać zastosowanie rozwiązań infrastrukturalnych ograniczających negatywne oddziaływania, takich, jak np. montaż ekranów akustycznych.
3.	Z jakimi natężeniami ruchu samochodowego na kluczowych węzłach S3 w województwie zachodniopomorskim (w tym węzle Międzyzdroje) należy się liczyć przy założeniu, że minimum 50% kontenerów ekspediovanych będzie z i do	Wg założeń inwestora GTK będzie przeładowywać 1,5 mln TEU (maksymalna przepustowość 2 mln TEU), z czego 30% kontenerów będzie przekierowywana na dalszą podróż morską (transshipment), zaś 70% pozostanie na lądzie. Z tych 70% odpowiednio 50% będzie transportowanych koleją i 50% drogą. Na ten moment zrezygnowano z przewozów wodnych śródlądowych. Taki podział zadań przewozowych, a także założenia przyjęte przez inwestora (m.in. uwzględnienie liczby dni wolnych) oznaczają, że prognozuje się, iż po otwarciu 1 etapu inwestycji do obsługi GTK potrzebnych



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
	GTK transportem samochodowym? Z jakimi kulminacjami należy się liczyć, biorąc również pod uwagę wysoce prawdopodobny, znaczący wzrost liczby samochodów osobowych, które będą korzystać z S3 po zakończeniu jej rozbudowy (długoie weekendy, sezon letni)?	będzie 502 pojazdów ciężarowych dziennie (każdy przewożący po 2 kontenery), zaś po zakończeniu etapu 2: 863 pojazdy na dobę. Ze względu na fakt, że przyjmuje się, iż cały ruch towarowy z GTK będzie kierowany trasą S3 na południe kraju, w typowym ruchu pojazdy te nie powinny powodować istotnych utrudnień. W celu stwierdzenia prognozowanych, a następnie rzeczywistych utrudnień w konkretnych punktach na sieci należałoby wykonać szczegółowe, punktowe badania ruchu umożliwiające oszacowanie długości kolejek na wlotach na węzły, przy czym można przypuszczać, że głównym ewentualnie występującym problemem na węźle Łunowo będzie czasowe nadmierne natężenie ruchu ciężarowego, zaś na węźle Międzyzdroje ruchu osobowego. Ponieważ wyniki GPR 2020/2021 są niemiernodajne ze względu na szereg bardzo istotnych uwarunkowań, które wystąpiły w trakcie i po jego realizacji, dlatego też bardzo ważne będzie aktualne przeanalizowanie natężeń ruchu, a także ich monitorowanie w kolejnych latach, w tym szczególnie w odniesieniu do ruchu wakacyjnego i weekendowego.
4.	Jakie są plany dotyczące obsługi ładunków GTK przez żeglugę śródlądową z wykorzystaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej?	Zgodnie z obecnym stanem wiedzy nie planuje się wykorzystywać transportu wodnego śródlądowego do obsługi przewozu kontenerów do i z Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Pierwotnie planowano, że udział takich przewozów będzie wynosił ok. 20%, jednak zrezygnowano z tej koncepcji.
5.	Czy poza dokumentami strategicznymi istnieją opracowania dotyczące dalszego rozwoju sieci komunikacyjnej w obszarze Świnoujścia i Międzyzdrojów?	W zakresie transportu kolejowego: – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku – usprawnienie dostępu koleją do portu, m.in. w Świnoujściu, wymienione jest w dokumencie jako jeden z priorytetów inwestycyjnych. Na liście projektów ponadregionalnych, przeznaczonych do realizacji w latach 2021-2027 znalazły się „Praca na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy”. – Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032) – w zaktualizowanej 9 października 2024 r. wersji dokumentu wymieniane są: „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu” (lista podstawowa CEF/POiŚ), „Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy – prace projektowe” (lista rezerwowa CEF2/FEnIKS 2021-2027; projekt określony jako częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK) oraz „Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy – roboty budowlane” (lista rezerwowa CEF2 i FEnIKS 2021-2027; również projekt określony jako częściowo w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK). W odniesieniu do infrastruktury drogowej na ten moment brak opracowań dotyczących jej rozwoju w kontekście jakichkolwiek powiązań z budową GTK. Obecnie nie planuje się przebudowy DW102 na odcinku przebiegającym przez gminę Międzyzdroje, zaś w obrębie Warszowa część przebudów obecnie trwa (ul. Ludzi



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
		Morza i Bralickiego, budowa przejścia pieszo-rowerowego pod liniami kolejowymi 401 i 996), część zaś, na ten moment została zawieszona (ul. Ku Morzu). Plany rozwoju infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej w najbliższym otoczeniu GTK zawarte są bezpośrednio w projekcie GTK, a także w projekcie budowy trasy S3.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 4. Odpowiedzi na pytania badawcze – gospodarka lokalna

Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Czy GTK generuje zapotrzebowanie na lokalne firmy? Jeśli tak, to jakiej branży i jakiej wielkości? Czy te firmy potrzebują przestrzeni do rozwoju?	Inwestycja w GTK wygeneruje zapotrzebowanie na lokalne firmy, zwłaszcza w branżach logistyki, transportu, usług portowych, przeładunku, badań i edukacji. Zwiększy się również zapotrzebowanie na usługi oferowane przez branże towarzyszące, jak: gastronomia, zakwaterowanie czy serwis. Firmy te mogą być zarówno małe, jak i średnie, a część z nich z czasem będzie się rozwijać. Terminal powstanie jednak na słabo zagospodarowanym terenie z potencjałem do tworzenia nowych inwestycji w sąsiedztwie, ale jednocześnie z zagrożeniem ingerencji w tereny, które nie powinny podlegać zabudowie, szczególnie tereny leśne. Dodatkowym wyzwaniem będzie sytuacja na lokalnym rynku pracy, i możliwa konkurencja o pracowników z innymi podmiotami gospodarczymi.
2.	Jakie zapotrzebowanie na zatrudnienie generuje GTK i funkcje towarzyszące? Jaka jest przewidywana struktura zatrudnienia GTK i skąd mogą pochodzić pracownicy?	W początkowej fazie działalności, GTK może wygenerować ok. 250 miejsc pracy w Terminalu. Zatrudnieni będą m.in. pracownicy fizyczni i usługowi, technicy, specjaliści IT, logistycy, administracja i kadra zarządzająca, z przewagą pierwszych dwóch grup. W zależności od dostępności lokalnej siły roboczej 30-40% pracowników może pochodzić z zagranicy, a 20% z innych części kraju. Szacuje się zatrudnienie około 75 osób spośród mieszkańców Świnoujścia, co wraz z miejscami pracy w bezpośrednim otoczeniu portu stworzy około 300 miejsc pracy w mieście.
3.	Jak budowa GTK wraz z infrastrukturą towarzyszącą wpływają na zapotrzebowanie w zakresie infrastruktury i usług komunalnych?	Budowa terminalu GTK w Świnoujściu znacząco zwiększa zapotrzebowanie na infrastrukturę i usługi komunalne. Terminal zostanie podłączony do miejskich sieci: wodociągowej (w zakresie 5 m ³ /h, ze zbiornikami buforowymi o pojemności 200-250 m ³), kanalizacyjnej (z pompownią i instalacjami oczyszczającymi), energetycznej (docelowe przyłącze o mocy 50 000 kW) oraz gazowej. Inwestycja wymaga także budowy szczelnej kanalizacji deszczowej z urządzeniami podczyszczającymi, stref magazynowania odpadów, w tym niebezpiecznych, stacji paliw oraz infrastruktury <i>shore power</i> dla statków.
4.	Jak budowa GTK wraz z infrastrukturą	Budowa GTK przyniesie jednostkom samorządu terytorialnego (JST) dodatkowe dochody głównie z udziału w podatku PIT oraz częściowo



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
	towarzyszącą wpłyną na budżety lokalne JST w zakresie dochodów i kosztów?	z CIT, natomiast wpływy z podatku od nieruchomości będą ograniczone ze względu na brak budynków o dużej wartości na terenie terminalu od których pobierany mógłby być podatek. Największe korzyści, ale także największe obciążenia poniesie Świnoujście, ponieważ to na terenie powiatu miejskiego zlokalizowany będzie terminal. W początkowej fazie działalności GTK, przy zatrudnieniu 250 pracowników, szacunkowe roczne wpływy z PIT dla budżetu Świnoujścia wyniosą ok. 242 tys. zł (przy założeniu 75 pracowników mieszkających na terenie miasta i przeciętnej pensji miesięcznej wynoszącej 7130,85 zł) z CIT – ok. 648 tys. zł, a z podatku od nieruchomości – 1,2 mln zł. Dla Międzyzdrojów, przy mniejszym udziale mieszkańców w strukturze zatrudnienia, wpływy z PIT mogą sięgnąć około 38 tys. zł rocznie.
5.	Jak budowa GTK wraz z infrastrukturą towarzyszącą mogą wpłynąć na rynek mieszkaniowy?	Budowa GTK będzie silnym impulsem rozwojowym, ale też wyzwaniem dla lokalnego rynku mieszkaniowego. Wzrost zatrudnienia zwiększy popyt na mieszkania, zwłaszcza wśród napływających pracowników. Przy ograniczonej podaży może to prowadzić do wzrostu cen i problemów z dostępnością lokali, co przełoży się na problemy z zapewnieniem mieszkań dla nowych mieszkańców. Brak inwestycji w budownictwo społeczne może pogłębić ten trend. Dodatkowo sytuację mieszkaniową w Świnoujściu i Międzyzdrojach kształtuje turystyczny charakter tych miejsc oraz rozwój najmu krótkoterminowego, co zmniejsza dostępność mieszkań na wynajem długoterminowy.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 5. Odpowiedzi na pytania badawcze – środowisko

Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Identyfikacja najważniejszych zapisów ujętych w decyzji środowiskowej oraz spraw i problemów podniesionych przez podmioty, które złożyły odwołanie od decyzji ZRDOŚ do GDOŚ w Warszawie (Miasto Świnoujście, Inicjatywa Obywatelska Wyspy Uznam, Stowarzyszenie Zielone Wyspy).	Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego wydały decyzje, w których zwrócono uwagę na działania wymagane podczas realizacji inwestycji, w celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko. Decyzja środowiskowa wydana przez RDOŚ w Szczecinie została zaskarżona przez niemiecką organizację pozarządową Lebensraum Vorpommern, zarzucającą: • brak uwzględnienia wpływu inwestycji na obszary chronione w Polsce i Niemczech, w tym na obszary Natura 2000;



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
		- niewystarczające zaangażowania niemieckich organizacji ekologicznych w procesie konsultacji transgranicznych; - brak zastosowania europejskich standardów oceny oddziaływania na środowisko. Miasto Świnoujście złożyło odwołanie od decyzji środowiskowej, a wśród głównych zarzutów pojawiły się następujące kwestie: - miasto zwróciło uwagę, że decyzja środowiskowa dotyczy wyłącznie Terminalu Kontenerowego, nie analizując powiązanej infrastruktury; - brak uwzględnienia wpływu na obszary chronione; - niedostateczne konsultacje społeczne. Stowarzyszenie Zielone Wyspy złożyło odwołanie, podnosząc szereg zastrzeżeń dotyczących wpływu inwestycji na środowisko, w tym na obszary chronione, takie jak WPN oraz obszary Natura 2000. Ponadto organizacja zwróciła uwagę na potencjalne zagrożenia dla bioróżnorodności, w tym dla siedlisk ptaków i innych gatunków chronionych, jak również organizacja wyraziła zaniepokojenie brakiem odpowiednich konsultacji społecznych oraz transparentności w procesie decyzyjnym.
2.	Biorąc za punkt odniesienia typowe terminale kontenerowe (np. w Gdańsku i w Gdyni), z jakimi konsekwencjami dla środowiska i przestrzeni należy się liczyć, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie GTK przy przetadunkach rzędu od 1,5 do 2 mln TEU rocznie: a) powierzchnia lasów do wycinki na terenie Świnoujścia (Obszar V) i Międzyzdrojów pod bocznice kolejowe, place składowe i manewrowe, magazyny, zaplecze socjalne, administracyjne i techniczne, zasilanie energetyczne, w wodę i gaz, odbiór ścieków, itp., b) powierzchnia lasów do wycinki na terenie Wolińskiego Parku Narodowego w ramach niezbędnej przebudowy linii kolejowej do obsługi 750-metrowych składów pociągów z kontenerami – zakres ograniczenia powierzchni WPN, skala koniecznej przebudowy infrastruktury kolejowej w rejonie dworca kolejowego	Realizacja inwestycji towarzyszących budowie GTK będzie wymagać zajęcia terenu leśnego. W ramach realizacji bocznic kolejowych, placów składowych i manewrowych, magazynów, zaplecza socjalnego, administracyjnego i technicznego, zasilania energetycznego i infrastruktury komunalnej konieczne będzie zajęcie terenu ok. 390 ha. W ramach dostosowania infrastruktury kolejowej do obsługi 750-metrowych składów pociągów z kontenerami konieczne będzie dostosowanie linii kolejowej. Konieczne będzie dobudowanie torów stacyjnych o długości 750-800 metrów, dzięki którym możliwe będzie mijanie się pociągów pasażerskich i towarowych. Realizacja tej inwestycji wymagać będzie zajęcia terenu wzdłuż już istniejącej infrastruktury liniowej, dlatego też prognozuje się zajęcie pasa wynoszącego do 15 metrów od istniejących torów i przystanku kolejowego Międzyzdroje. Realizacja inwestycji musi przebiegać w stałym kontakcie z Wolińskim Parkiem Narodowym i konieczne jest uzyskanie odpowiednich zezwoleń od WPN.



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
	w Międzyzdrojach niezbędna do zapewnienia przejazdu około trzydziestu (30) do czterdziestu (40) 750-metrowych składów pociągów z kontenerami na dobę oraz obsługi innych pociągów towarowych i pasażerskich, które już dzisiaj w znaczącej liczbie przejeżdżają przez tę stację; jakiego rodzaju i jakiej skali wymaga to inwestycji?	
3.	Decyzja środowiskowa dotyczy tylko Terminalu Kontenerowego. Niemcy twierdzą, że przepisy unijne nakazują dla inwestycji takich jak GTK przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem innych przedsięwzięć inwestycyjnych, które w sposób oczywisty warunkują normalne jego funkcjonowanie (przede wszystkim inwestycje związane z infrastrukturą dostępu, takie jak: tor podejściowy, falochron ostonowy, drogi, linie i bocznice kolejowe, parkingi dla samochodów ciężarowych). Czy obowiązek takiego całościowego (holistycznego), a nie punktowego podejścia rzeczywiście opisany jest w prawie unijnym?	Zgodnie z Dyrektywą 2011/92/UE ocena oddziaływania na środowisko powinna określać, opisywać i oceniać w odpowiedni sposób bezpośrednie i pośrednie skutki danego projektu na środowisko, uwzględniając komponenty środowiska, takie jak: fauna, flora, gleba, woda, powietrze, klimat, krajobraz, dobra materialne, dziedzictwo kulturowe, ludzi oraz wzajemne oddziaływanie między powyższymi czynnikami. Ocenie powinien podlegać nie tylko sam Terminal, ale również pośrednie skutki, które wynikają ze współzależnych projektów infrastrukturalnych. W obecnej decyzji środowiskowej brakuje uwzględnienia wschodniego toru podejściowego, jednakże prowadzone jest odrębne postępowanie środowiskowe dla tego elementu infrastrukturalnego.
4.	Czy w związku z budową GTK wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz niezbędną rozbudową układu komunikacyjnego niezbędne będą rekompensaty środowiskowe?	Realizacja tak dużej inwestycji wymaga przeprowadzenia rekompensat środowiskowych, tj. m.in. odtworzenia wydmy białej i szarej, odtworzenia boru bażynowego znajdującego się w granicach Natura 2000, stworzenie dwóch platform lęgowych wraz z gniazdami dla bielika oraz montażu budek lęgowych dla ptaków. Zaproponowane rekompensaty można jednak ocenić jako zdecydowanie nieadekwatne do skali inwestycji i jej oddziaływań, a także po części nieadekwatnie ułożone przestrzennie (jez. Bukowo).
5.	Czy w dokumentach środowiskowych przeanalizowano nowy model hydrauliczny i jego wpływ na plażę w Międzyzdrojach?	W dokumentach środowiskowych przeanalizowano model hydrauliczny i hydrodynamiczny, w którym analizowano wpływ inwestycji na prądy przydenne, falowanie i transport rumowiska. Nie stwierdzono bezpośredniego, znaczącego wpływu na erozję plaży w najbliższym otoczeniu Terminalu, natomiast nowe konstrukcje hydrotechniczne, jak np. falochron ostonowy, mogą lokalnie zmienić prędkość i kierunek prądów.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.



Tabela 6. Odpowiedzi na pytania badawcze – turystyka

Pytanie badawcze		Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Czy budowa i funkcjonowanie GTK wpłyną na ruch turystyczny w Świnoujściu i Międzyzdrojach?	Budowa i funkcjonowanie GTK wpłyną istotnie na ruch turystyczny w Świnoujściu i Międzyzdrojach. Planowana inwestycja znajduje się na terenie atrakcyjnym turystycznie, w szczególności mowa tutaj o plaży oraz kompleksie leśnym.
2.	W jaki sposób GTK może wpłynąć na atrakcyjność turystyczną Świnoujścia i Międzyzdrojów?	GTK będzie znajdować się w lokalizacji atrakcyjnej turystycznie. Z jednej strony inwestycja może wpłynąć na postrzeganie obu miast jako mniej atrakcyjne turystycznie oraz ograniczyć ich atrakcyjność krajobrazową, natomiast z drugiej strony może wpłynąć na postrzeganie obszaru jako nowoczesny i innowacyjny.
3.	Czy GTK może stać się nową atrakcją turystyczną w Świnoujściu?	Zarówno dla turystów odwiedzających Świnoujście, jak i Międzyzdroje, GTK może pełnić funkcję turystyczną, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, chociaż nie będzie to standardowa forma atrakcji turystycznej, a zyski z niej będą marginalne w skali całej branży turystycznej na Obszarze.
4.	Jakie mogą być zmiany w postrzeganiu Świnoujścia i Międzyzdrojów przez turystów jako regionu turystycznego?	Powstanie GTK może wpłynąć na postrzeganie przez turystów Świnoujścia i Międzyzdrojów jako regionu przemysłowo-turystycznego, nie zaś jedynie turystycznego. W efekcie Obszar może ponieść straty w branży turystycznej.
5.	Czy inwestycja w GTK może przyczynić się do dywersyfikacji oferty turystycznej i zwiększenia np. turystyki biznesowej?	Inwestycja w GTK może przyczynić się do dywersyfikacji oferty turystycznej i przyciągnięcia turystyki biznesowej zarówno w Świnoujściu, jak i w Międzyzdrojach. GTK sprawi, że region stanie się ważnym punktem na mapie Polski i przyciągnie inwestorów, menadżerów, firmy zajmujące się logistyką i transportem, jak również handlem międzynarodowym.
6.	Czy GTK wraz z funkcjami towarzyszącymi może mieć wpływ na funkcje turystyczne Świnoujścia i Międzyzdrojów? Jeśli tak to jakiego rodzaju?	GTK wraz z funkcjami towarzyszącymi może mieć wpływ na funkcje turystyczne obu miast. Potencjalny wpływ przedsięwzięcia na turystykę miast będzie zależał od wielu czynników, m.in. sposobu zarządzania portem, poziomu integracji funkcji przemysłowych i turystycznych oraz podejścia do zrównoważonego rozwoju całego regionu. Niemniej samo powstanie Terminalu ograniczy zasięg i jakość aktualnie istniejących na Obszarze funkcji turystycznych.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 7. Odpowiedzi na pytania badawcze – bezpieczeństwo

Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Jakie zagrożenia niesie funkcjonowanie GTK wraz z funkcjami towarzyszącymi?	Eksploatacja GTK w sposób zgodny z obowiązującymi regulacjami prawdopodobnie nie będzie miała istotnego wpływu na bezpieczeństwo cywilne w Świnoujściu i Międzyzdrojach,



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
		w szczególności w czasie pokoju. W dużych, wielofunkcyjnych kompleksach portowych naturalnym jest współistnienie licznych ryzyk w zakresie bezpieczeństwa cywilnego i militarnego. Już dziś w Świnoujściu funkcjonują terminal LNG, który mógłby stanowić cel przeciwnika podczas kryzysu lub wojny, a także terminale paliwowe. Ryzyko pożarowe może powodować fakt, iż w kontenerach przewożone są także towary niebezpieczne, w tym łatwopalne. W przypadku zagrożeń hybrydowych nie należy wykluczać działań grup dywersyjno-sabotażowych, które będą dążyły do uszkodzenia lub zniszczenia przepraw mostowych na wyspę Wolin, a także wzniesienia pożarów (np. na terenie magazynów paliw płynnych i terminalu LNG), zakłócenia transportu drogowego i kolejowego, czy uszkodzenia lub zniszczenia elementów infrastruktury portowej. Eksploatacja GTK spowoduje wzrost ruchu samochodów ciężarowych na drodze ekspresowej S3, co w sytuacji ewentualnych zakłóceń w ruchu, związanych np. z wypadkami drogowymi, mogłoby spowodować wzrost natężenia ruchu na drodze wojewódzkiej nr 102, wpływający negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności na terenie gminy Międzyzdroje. Ponadto proces budowy GTK może spowodować zagrożenia związane z neutralizacją niewybuchów i innych obiektów niebezpiecznych pochodzenia wojskowego, zalegających na dnie Morza Bałtyckiego od I i II wojny światowej.
2.	Czy GTK ma istotne znaczenie dla obronności kraju?	Powstanie GTK może mieć znaczenie dla obronności kraju, ponieważ mógłby on stanowić infrastrukturę podwójnego zastosowania, obsługując przeladunki ciężkiego sprzętu wojskowego, jeżeli powstałaby rampa Ro-Ro. Niezależnie od powyższego, potencjalnie część towarów przeznaczenia wojskowego, np. amunicja, mogłaby być dostarczana w trakcie kryzysu lub wojny w kontenerach, gdy porty morskie w Trójmieście zostałyby zablokowane w wyniku działań potencjalnego agresora. Atutem Świnoujścia w tym zakresie mogłoby być oddalenie od obwodu kaliningradzkiego, a także bliskość dużych poligonów wojskowych w północno-zachodniej i zachodniej części Polski. Należy jednak mieć na względzie fakt, że już dzisiaj zespół portów morskich Szczecin – Świnoujście dysponuje rampami Ro-Ro, które były wykorzystywane do obsługi przeladunków sprzętu wojskowego z Korei Południowej i Stanów Zjednoczonych. Dlatego powstanie GTK nie byłoby przełomem w zakresie <i>military mobility</i> na Pomorzu Zachodnim. Istotnym mankamentem, związanym z lokalizacją GTK na wyspie Wolin, jest ograniczona liczba łączących ją ze stałym lądem przepraw mostowych, w tym tylko jedno połączenie drogowe i kolejowe dostosowane do obsługi ruchu ciężkiego w postaci mostów nad rzeką Dziwną, które w trakcie kryzysu lub wojny stanowiłyby cel potencjalnego agresora. Sam zaś fakt, że w GTK będzie możliwość obsługi jednych z największych statków oceanicznych w kontekście militarnym nie ma żadnego znaczenia, gdyż jednostki powiązane z obronnością nie wymagają tak dużych zanurzeń.



Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
3.	Czy funkcjonowanie GTK wymaga zwiększonych nakładów na bezpieczeństwo w Świnoujściu i Międzyzdrojach?	Tak. Eksploatacja GTK może wymagać dodatkowych środków finansowych w związku z koniecznością zapewnienia adekwatnego względu nowych zagrożeń potencjału jednostek ratowniczo-gaśniczych. W kontenerach mogą być bowiem transportowane towary niebezpieczne. Silną stroną lokalizacji GTK w sąsiedztwie terminalu LNG jest natomiast bliskość jednostki ratowniczo-gaśniczej Państwowej Straży Pożarnej. Dodatkowo decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji wskazuje na podjęte przez inwestora środki zaradcze w tym zakresie. W czasie pokoju bezpieczeństwo eksploatacji GTK powinna zapewnić własna ochrona obiektowa, choć dodatkowe zadania będą spoczywały także na Policji oraz Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, które powinny weryfikować m.in. pracowników GTK w celu ograniczenia ryzyka terrorystycznego i związanego z bezpieczeństwem informacyjnym.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 8. Odpowiedzi na pytania badawcze – port feederowy

Lp.	Pytanie badawcze	Syntetyczna odpowiedź na pytanie
1.	Jakie argumenty techniczno-eksploatacyjne oraz ekonomiczne przemawiają za portem feederowym w Świnoujściu, a jakie za portem feederowym w Szczecinie?	Za rozwojem terminalu kontenerowego DB Port Szczecin przemawia bliskość zaplecza lądowego, rezerwy terenowe, umożliwiające rozbudowę centrów logistycznych w jego sąsiedztwie oraz możliwość rozbudowy na Ostrowie Grabowskim bez konieczności wysoce kapitałochłonnej budowy portów zewnętrznych a także bliskość aglomeracji berlińskiej. Potencjalnie na jego rozwój mógłby również wpłynąć dogodny dostęp do transportu wodnego śródlądowego, w przypadku rewitalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, która jednak wydaje się w najbliższym okresie mało prawdopodobna. Z kolei za rozwojem GTK w Świnoujściu jako portu feederowego przemawia znaczne skrócenie dystansu do pokonania przez statki, a tym samym zmniejszenie ponoszonych przez armatorów kosztów oraz skrócenie czasu dostaw. Nabrzeże głębokowodne umożliwiłoby obsługę kontenerowców różnej wielkości. Natomiast w Szczecinie po zakończeniu modernizacji toru wodnego Szczecin – Świnoujście możliwa jest tylko obsługa statków o zanurzeniu nieprzekraczającym 11 metrów, co ogranicza jego elastyczność. Może to mieć istotne znaczenie dla rozwoju przetadunków, ponieważ współcześnie obserwuje się wzrost znaczenia większych statków, które charakteryzuje wyższa efektywność ekonomiczna, co przekłada się na możliwość zaoferowania klientom bardziej korzystnych stawek frachtowych.



2.	Czy w procesie decyzyjnym uwzględniono, że wraz z powstaniem Terminalu w Świnoujściu straci sens oddany do użytku kilkanaście lat temu dowozowy terminal kontenerowy na Ostrowie Grabowskim, aktualnie użytkowany przez DB Port Szczecin (sfinansowany m.in. z pożyczki Banku Światowego)?	Można przypuszczać, że w samym procesie decyzyjnym kwestia istnienia i konkurencyjności terminalu kontenerowego w Szczecinie względem Świnoujścia nie była istotnie brana pod uwagę. Bardziej analizowana były relacje pomiędzy GTK a portami trójmiejskimi, a także w pewnym zakresie powiązania z portami Morza Północnego. Port w Szczecinie w założeniu będzie mieć istotnie inną charakterystykę niż GTK. Szczególnie trzeba tu podkreślić fakt, że w Świnoujściu będzie można obsługiwać największe statki mogące wpływać na Bałtyk – w Szczecinie takiej możliwości nie będzie w ciągu najbliższych lat czy wręcz dziesięcioleci. Niemniej port w Szczecinie będzie miał kilka przewag nad portem w Świnoujściu, w tym przede wszystkim: lepszą dostępność drogową i kolejową, więcej przestrzeni pod rozbudowę oraz dostęp do Odrzańskiej Drogi Wodnej. Można przyjąć, że te różnice pomiędzy analizowanymi portami, w zależności od przyszłych warunków gospodarczych i politycznych, mogą stanowić dla siebie konkurencję albo konstruktywnie współpracować. W tym kontekście można też zakładać, że funkcja portu feederowego w Szczecinie się wzmocni, zaś port w Świnoujściu przejmie większy udział statków dalekomorskich.
----	--	---

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.



ZAŁĄCZNIK NR 4: ZESTAWIENIE WNIOSKÓW Z PRZEGLĄDU DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Tabela 1. Postanowienia dokumentów krajowych w kontekście budowy GTK

Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	2017	Brak wzmianek na temat budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.
Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)	2013	Rozbudowa portu zewnętrznego w Świnoujściu jest poruszona pod kątem wybudowania terminalu LNG. Wskazano też, że poprawa parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych stworzy warunki do skutecznego konkurencyjnego żeglugi śródlądowej z innymi gałęziami transportu o obsługę przewozów kontenerowych między morskimi terminalami kontenerowymi w porcie Gdańsk i w zespole portowym Szczecin – Świnoujście, a ich zapleczem gospodarczym.
Strategia Rozwoju Transportu do 2030 r.	2019	Dokument uwzględnia budowę GTK w Świnoujściu w ramach kierunku interwencji 1 – budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce w ramach działań do 2030 roku dla transportu morskiego – „kontynuacja prac w zakresie budowy nowej i modernizacji dotychczasowej infrastruktury portowej polskich portów morskich, a także zapewniającej dostęp do polskich portów morskich od strony morza i lądu; sztabowe projekty do realizacji, w przypadku infrastruktury portowej to: [...], Terminal Kontenerowy w Świnoujściu, budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską i modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m.” Obie inwestycje zostały też wskazane jako projekty strategiczne dla transportu morskiego. Wskazano, że na podstawie wstępnych założeń GTK obiekt będzie miał zdolność przeładunkową na poziomie 1,5 mln TEU. W dokumencie wskazano też na wpływ Terminalu na lokalną gospodarkę, a także określono, że do 2030 roku przewidziano budowę 3 nowych nabrzeży o długości 1 tys. mb. Odniesienie do GTK znalazło się także w kontekście rozwoju transportu intermodalnego jako generator ruchu kontenerowego. Dokument wskazuje na fragmentaryczną realizację pełnych ciągów drogowych w klasie A i S pomiędzy polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) a największymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi kraju oraz państwami ościennymi. Ponadto wskazuje na niedoskonałości transportu kolejowego w dostępie do polskich portów.



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)	2023	Droga S3 Świnoujście – Troszyn ma zostać otwarta do ruchu w 2025 roku. W 2025 roku otwarte mają zostać także odcinki drogi S6 w kierunku portów trójmiejskich. Ponadto w grudniu 2024 roku ogłoszono przetarg na zaprojektowanie i budowę drogi ekspresowej S6 stanowiącą północną i zachodnią obwodnicę Szczecina.
Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku	2022	Według programu drogi krajowe na terenie Świnoujścia i Gminy Międzyzdroje posiadają nośność do 11,5 tony na oś. Ze względu na odpowiednią nośność Program nie przewiduje dodatkowych prac związanych z podniesieniem parametrów drogi.
Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)	2023	W ramach celu 3: „Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych” zawarto poprawę stanu technicznego linii kolejowych szczególnie ważnych dla ruchu towarowego, tj. poprawiających dostęp do portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy o wartości 3,2 mld zł znajdują się na liście rezerwowej projektów CEF2 i FEnKS 2021-2027 z uwagą, że jest to projekt częściowo w obrębie inwestycji towarzyszącej CPK. Pozostałe odcinki ciągu C-E59 również znajdują się na liście rezerwowej projektów.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku	2021	Dokument określa, że PKP PLK S.A. nadało priorytet inwestycjom, które spełniają główne cele określone w strategicznych dokumentach unijnych, jak i krajowych, tj.: zapewnienie (usprawnienie) dostępu do portów morskich (Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście) poprzez podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej i jej dostosowanie do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz prognozowanych kierunków rozwoju Portów. Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy znajdują się na liście projektów ponadregionalnych, jako projekt realizujący sieć bazową TEN-T w formie przebudowy linii. Pozostałe odcinki ciągu C-E są oznaczone jako przebudowa i rozbudowa w ramach sieci kompleksowej.
Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.	2022	Dokument wymienia, że w przeszłości (do 2018 r.) przeładunki kontenerów odbywały się za pośrednictwem terminali intermodalnych zlokalizowanych w OT Port Świnoujście. Łączna zdolność przeładunkowa największych obiektów, które wykorzystywane są do przeładunków ITU, wynosiła w 2019 r. ok. 5,0 mln TEU (średnia wykorzystania rocznej przepustowości jest na poziomie ok. 60%). Zwrócono uwagę, że terminale morskie dysponują prawie 60% całkowitej zdolności przeładunkowej wszystkich terminali intermodalnych w Polsce. Dokument wspomina, że w ramach CEF 2021-2027 planowane jest m.in. wsparcie projektów polegających na połączeniu terminali towarowych z siecią bazową TEN-T, zapewnieniu lub



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		poprawie dostępu i połączeń drogowych/kolejowych w portach śródlądowych i morskich, poprawie połączeń drogowych z portami i terminalami kolejowo-drogowymi, jeżeli przyczyni się to do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych na obszarach miejskich lub jest konieczne do zwiększenia przepustowości portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych oraz budowie lub modernizacji terminali kolejowo-drogowych. W ramach analizy SWOT dokument określa jako szansę „rozbudowywany potencjał przeładunkowy polskich portów morskich, w tym potencjalna możliwość obsługi kontenerowców oceanicznych w portach w Gdyni i Świnoujściu oraz dalsze wzmacnianie Gdańska, który już teraz pełni funkcję tzw. hubu kontenerowego”. W celu 1a dokumentu – „Wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej” zapisano, że „największe generatory ruchu towarowego to porty morskie, a wykorzystanie ich zdolności przeładunkowej oscyluje wokół poziomu 60% (terminale kontenerowe). Stale rosnące zapotrzebowanie na realizację przewozów transportem intermodalnym skutkuje koniecznością zapewnienia odpowiedniej infrastruktury, która zaspokoi zapotrzebowanie na usługi na satysfakcjonującym poziomie. Zarówno liczba terminali, jak również ich lokalizacja, muszą zostać wyznaczone w taki sposób, aby dostarczyć odpowiednią ilość ładunków, ale także zapewnić ich przewóz na maksymalnej odległości koleją, a jedynie na pierwszej lub ostatniej mili transportem drogowym”. W ramach celu 1b – „Wsparcie infrastruktury linowej” dokumentu wskazano, że szczególne znaczenie ma udrożnienie kolejowych korytarzy towarowych pomiędzy portamiorskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu) a przejściami granicznymi z Czechami oraz Słowacją. W skali kraju ok. 30% transportu intermodalnego z udziałem kolei odbywa się z wykorzystaniem terminali morskich. Do 2030 r. porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, w tym terminale kontenerowe, zakończą inwestycje zwiększające ich możliwości przeładunkowe. W kryteriach wyboru lokalizacji nowych terminali intermodalnych wskazano także, że część z realizowanych obecnie i planowanych w przyszłości inwestycji operatorów terminali wpisuje się już w obecne lokalizacje w sieci TEN-T (m.in. Terminal Kontenerowy w Świnoujściu).
Decyzja o priorytetach dla transportu intermodalnego w zakresie usuwania wąskich gardeł określonych w „Analizie stanu infrastruktury kolejowej oraz działań	2023	W ramach decyzji za jeden z kluczowych projektów infrastrukturalnych uznano prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy, a także na dalszym ciągu Szczecin – Poznań – Wrocław – Opole – Chatupki – Bohumin, Szczecin – Zielona Góra – Wrocław, Wrocław – Międzyzlesie, które są zbieżne z przebiegiem korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
inwestycyjnych zmierzających do poprawy warunków prowadzenia transportu intermodalnego, ze szczególnym uwzględnieniem występujących wąskich gardel”		
Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku	2019	W ramach diagnozy aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich wskazano, że „W porcie Świnoujście istnieją możliwości rozbudowy portu zewnętrznego w kierunku wschodnim poprzez budowę nowego falochronu ostonowego oraz załadowanie obszaru morskiego, a w porcie wewnętrznym poprzez pozyskanie dla celów portowych terenów zlokalizowanych na wschodnim brzegu Świny (wyspa Wolin), na odcinku pomiędzy Terminalem Promowym a przeprawą promową na Karsiborzu. Przedmiotem analiz jest budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego, na wschód od istniejącego falochronu wschodniego, który po rozszerzeniu granic znajdzie się w granicach portu zewnętrznego w Świnoujściu”. W analizie SWOT jako mocną stronę wskazano „Potencjalne możliwości przyjmowania kontenerowców oceanicznych i utworzenia tzw. hubów w portach Świnoujście i Gdynia”. W dokumencie zwrócono uwagę, że w przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście istotną kwestią jest zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW), zgodnie z obowiązującymi dokumentami programowymi z zakresu rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Program wskazuje też, że w najgorszej sytuacji drogowej jest port w Świnoujściu, gdzie na odcinku Szczecin – Świnoujście w wielu miejscach droga jest jednojezdniowa (w tym odcinek przechodzący przez Woliński Park Narodowy). Istotna poprawa w dostępie drogowym do świnoujskiego portu morskiego nastąpi w wyniku otwarcia drogi ekspresowej S3. Wskazano, że słabe parametry ma również droga dojazdowa do terminali portowych w Świnoujściu, gdzie szczególnie często w okresie letnim tworzą się zatory. Autorzy dokumentu diagnozują też, że problemem w dostępie polskich portów morskich do zaplecza tranzytowego jest jakość infrastruktury kolejowej i przejść granicznych, co wpływa na wysoki czas transportu ładunków do zaplecza tranzytowego (Czechy, Słowacja, Węgry) w porównaniu do przewozów przez porty niemieckie. Wskazano, że słabą stroną portu w Świnoujściu jest brak dysponowania regularnym połączeniem intermodalnym.



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		W ramach priorytetu 1: Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych wskazano, że w celu stworzenia właściwych warunków rozwoju dla portu morskiego w Świnoujściu podjęte zostaną działania ukierunkowane na umożliwienie pełnej obsługi jednostek pływających o zanurzeniu ok. 15,0 m. W planach jest budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu o zdolności przetadunkowej na poziomie 1,5 mln TEU (według wstępnych założeń). Dokument nie określa na czym bazują wstępne założenia dotyczące zdolności przetadunkowej. Wskazano, że kwestią zasadniczą pozostaje dokończenie kompletnego ciągu transportowego wysokiej jakości, m.in. o dużej przepustowości, dostosowanego do przenoszenia nacisków na poziomie 11,5 t/oś, w postaci drogi S3 z bezpośrednim połączeniem do portu, jak również przeprowadzenie prac inwestycyjnych na sieci kolejowej, w celu stworzenia dobrych warunków do dalszego dynamicznego wzrostu obrotów ładunkowych – także w relacjach tranzytowych z Republiką Czeską i innymi państwami regionu. W ramach scenariuszy rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej dla portu morskiego w Świnoujściu określono, że powstanie również koncepcja budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Badania przeprowadzone do czasu opracowania dokumentu na zapleczu portów morskich Szczecin i Świnoujście wskazywały na zasadność powstania takiego Terminalu. Inwestycji tej sprzyja również sytuacja na rynku morskich przewozów kontenerowych. Czołowi armatorzy zgrupowani są w rywalizujących ze sobą aliansach żeglugowych. Od roku 2010, na Bałtyk (m.in. do gdańskiego terminalu DCT) wchodzi największe jednostki pływające niektórych z nich (kolejni armatorzy również to rozważają). Ewentualna budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu miałaby miejsce, według autorów dokumentu, po roku 2020. Spośród różnych wariantów lokalizacji Terminalu wskazano, że optymalna wydaje się lokalizacja na wschód od obecnego falochronu wschodniego. Realizacja tej inwestycji wymagałaby zapewnienia pełnej obsługi jednostek pływających o zanurzeniu ok. 15 m oraz budowy falochronu dla Terminalu. W tym miejscu należy uwidocznić zagrożenie dla swobodnego dostępu do portu morskiego w Świnoujściu. W sytuacji położenia rurociągu na dnie Morza Bałtyckiego (tj. niezagłębienia go), w miejscu, w którym przechodzi tor wodny do Świnoujścia, przyjmowanie dużych kontenerowców wykorzystywanych m.in. w regularnej żegludze oceanicznej zostanie znacznie utrudnione w świnoujskim porcie – co pozbawi sensu budowę w nim tzw. hubu kontenerowego i poważnie skomplikuje jego dalszy rozwój.



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030	2023	Dokument wskazuje, że spośród wszystkich dróg wodnych w Polsce obecnie tylko około 100-kilometrowy odcinek ODW, łączący Zespół Portów Morskich Szczecin i Świnoujście z drogami wodnymi Europy Zachodniej, jest uwzględniony w sieci bazowej TEN-T, w korytarzu Morze Północne – Bałtyk. Odcinki ODW w sąsiedztwie zespołu portów Szczecin i Świnoujście posiadają najwyższą kategorię żeglowności – Vb. Dokument wskazuje na konieczność podniesienia żeglowności na całym odcinku Odrzańskiej Drogi Wodnej, nie wskazując przy tym, że może nastąpić wzrost jej wykorzystania dzięki powstaniu GTK. Dokument wspomina za to np. o planach rozbudowy terminalu kontenerowego w Gliwicach.
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000	2021	Rozporządzenie określa, że dla akwenu POM.01.Ip można realizować inwestycje celu publicznego pozwalające na rozbudowę infrastruktury portowej i zapewniające dostęp do portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie. W szczególnych istotnych uwarunkowaniach dotyczących akwenu zapisano, że planowana jest rozbudowa infrastruktury portowej po wschodniej stronie Portu Zewnętrznego w Świnoujściu.
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu (Dz.U. 2024 poz. 1337)	2024	Plan wskazuje możliwość realizacji inwestycji celu publicznego w postaci budowy nabrzeży głębokowodnych w akwenach oznaczonych symbolami: SWI.6.Ip, SWI.2.T i SWI.9.W zlokalizowanych przy istniejącym porcie w Świnoujściu. Teren potencjalnej budowy GTK nie jest ujęty w planie, natomiast można zakładać, iż część morska terminalu zawiera się w akwencie SWI.1.Ip, dla którego wskazano funkcjonowanie portu jako podstawowe funkcje.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.



Tabela 2. Postanowienie dokumentów wojewódzkich w kontekście budowy GTK

Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego	2019	Dokument wymienia, że jedną z kluczowych inwestycji dla regionu jest droga S3 łącząca port w Świnoujściu z Republiką Czeską, a w przypadku portów morskich linie kolejowe C-E 59 i E 59. Dokument nie porusza kwestii dotyczących budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą, a także adaptacji do zmian związanych z funkcjonowaniem i oddziaływaniem inwestycji.
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego	2020	W ramach diagnozy dokument wskazuje, że w porcie zewnętrznym, po jego dostosowaniu, będą mogły być przetwarzane także inne towary, w tym kontenery i ładunki masowe. Szczególne znaczenie dla portów mają tu krajowe inwestycje w infrastrukturę (budowlane i modernizacyjne): budowa drogi S3, modernizacja linii kolejowych, odbudowa szlaku żeglugowego Odry a w przyszłości także budowa kanału Odra-Dunaj. Dokument wskazuje, że w ciągu najbliższych kilku lat wzrośnie popyt na usługi przewozowe realizowane w morsko-lądowych intermodalnych łańcuchach transportowych w rozwijającym się gospodarczo Regionie Morza Bałtyckiego, zwłaszcza na przewozy kontenerowe. Wskazano także na konkurencyjność pomiędzy korytarzem szczecińskim (Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrawa), a promowanym przez stronę niemiecką korytarzem rozwojowym Bałtyk – Adriatyk (Scandria), tj. połączenia transeuropejskie Skandynawia – Morze Śródziemne oraz Hamburg/Rostock – Burgas, w których połączenia Rostocku przez Berlin z południem i wschodem Europy stanowią ich ważne odnogi. Oznacza, że priorytetem dla rozwoju polskiego korytarza powinno być rozwijanie infrastruktury kolejowej – linii E 59 i C-E 59. W części kierunkowej w ramach kierunku 8. „Rozwój transportu intermodalnego” zalecono budowę, rozbudowę nowoczesnych terminali kontenerowych w Szczecinie i w porcie zewnętrznym w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. W celu XII: „Racjonalizacja rozwoju gospodarczego i ochrona zasobów w obszarze funkcjonalnym Strefy Przybrzeżnej”, w ramach kierunku 1. „Rozwijanie regionalnych specjalizacji w oparciu o ochronę i wykorzystanie endogenicznych potencjałów przyrodniczych i kulturowych” ustalono rozwój branży morskiej, w tym budowę, rozbudowę nowoczesnych terminali kontenerowych w Szczecinie i Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.
Polityka gospodarcza województwa zachodniopomorskiego	2021	Dokument wskazuje, że budowa drogi S3, według badań, przyczynia się do wzrostu obrotów Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście. W ramach strategicznych zagadnień polityki gospodarczej uwzględniono transformację gospodarczą. Uznano, że szeroko rozumiany sektor morski stanowić może dobry przykład wyzwań, z jakimi muszą się



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		zmierzyć zachodniopomorskie przedsiębiorstwa w związku z trwającą rewolucją gospodarczą oraz rosnącymi wymaganiami środowiskowymi. Przyspieszenie rozwoju całego sektora jest możliwe za sprawą trwających inwestycji infrastrukturalnych, takich jak: pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin i kluczowych nabrzeży w porcie w Szczecinie, modernizacja dostępu kolejowego do portów, rozbudowa infrastruktury drogowej (łączącej północ i południe Europy dla transportu intermodalnego) oraz planowana budowa nowego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Wskazano także, że cyfryzacja i automatyzacja procesów portowych będą zatem miały zasadnicze znaczenie dla poprawienia ich wydajności, co przełoży się na zwiększenie potencjału, a nieustanna konkurencja z innymi portami wymusza na zachodniopomorskich portach ciągły rozwój infrastruktury oraz wdrażanie nowoczesnych technologii. Wdrożenie nowoczesnych technologii według autorów dokumentu zwiększy wydajność portów i statków, podnosząc ich rentowność i zmniejszając wpływ na środowisko.
Polityka ekologiczna województwa zachodniopomorskiego	2021	Dokument nie porusza kwestii dotyczących funkcjonowania portów w kontekście ekologii oraz budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą.
Polityka turystyczna Pomorza Zachodniego	2021	Dokument wspomina jedynie o innych dokumentach dotyczących zarządzania turystyką na poziomie regionu, takich jak Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego. Nie poruszono kwestii dotyczących funkcjonowania portów w kontekście turystyki oraz budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą.
Polityka transportowa województwa zachodniopomorskiego	2021	Polityka wskazuje, że położenie Pomorza Zachodniego na pograniczu polsko-niemieckim i w przecięciu dwóch korytarzy sieci bazowej TEN-T (Bałtyk – Adriatyk, Morze Północne – Bałtyk) oraz bardzo duży potencjał przeładunkowy portów ujścia Odry, stawia region w czołowie polskich kompleksów portowych. Analiza zamierzeń inwestycyjnych przedsiębiorstw prowadzących działalność objętą specjalizacją, związaną m.in. z programami rozbudowy bazy terminali masowych, kontenerowych i specjalistycznych w portach Szczecin i Świnoujście, w tym utworzeniem Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, także budowa mocno związanego z importem i eksportem drogą morską zakładu Police-2, wskazuje na silnie prorozwojowy charakter branży portowej. Według dokumentu podmioty ze strony Skandynawii są żywo zainteresowane zwiększeniem możliwości transportowania ładunków przez polskie porty. Kluczową rolę w kontekście



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		funkcjonowania i rozwoju transportu intermodalnego odgrywają polskie porty morskie, postrzegane jako generatory ruchu kontenerowego i wielofunkcyjne węzły oraz centra logistyczne. W tym zakresie priorytetem jest budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu, modernizacja wewnętrznych układów drogowych i kolejowych oraz przystosowanie infrastruktury portowej do obsługi kontenerów, utrzymanie torów wodnych i podejściowych do portów i budowa nabrzeży. W celu sprawnego transferu kontenerów pomiędzy zapleczem, a portami morskimi niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury kolejowej i drogowej. Dokument wskazuje, że zadanie dot. budowy Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu wynika ze strategicznych programów krajowych.
Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego 2030	2021	Dokument wspomina, że lokalizacja na terenie województwa portów morskich m.in. w Świnoujściu stwarza potencjalne ryzyko wystąpienia poważnej awarii na torach wodnych w przypadku katastrofy transportowców przewożących substancje niebezpieczne. Ryzyko poważnej awarii może mieć miejsce także podczas prac przeładunkowych. Funkcjonowanie portów – centrów przeładunkowych powoduje wzrost natężenia transportu drogowego i kolejowego materiałów stwarzających zagrożenie dla środowiska. Dokument nie porusza kwestii dotyczących budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą, a także adaptacji do zmian związanych z funkcjonowaniem i oddziaływaniem inwestycji.
Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020	2010	Dokument wspomina o konieczności budowy drogi ekspresowej S3, która ułatwi dostęp do portu morskiego w Świnoujściu, a także stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin. Wskazano też na konieczność dążenia do zapewnienia optymalnych warunków towarowej obsługi kolejowej portów Szczecina i Świnoujścia w przewozach ładunków w relacjach krajowych i międzynarodowych poprzez modernizację infrastruktury torowej i odpowiednią jakość taboru kolejowego. W dokumencie wskazano, że następuje stopniowy wzrost przewozów środkami transportu drogowego (w latach 1995-2005 udział transportu samochodowego wzrósł z 5% do 23%). W rozdziale dotyczącym strategii rozwoju infrastruktury i systemu transportu morskiego wskazano budowę infrastruktury portowej dla portu zewnętrznego w Świnoujściu na lata 2007-2013, jednak bez precyzowania, że powstanie w nim Terminal Kontenerowy. W zakresie zadań realizowanych przez Urząd Morski w Szczecinie wskazano przebudowę falochronu wschodniego, modernizację toru wodnego Świnoujście – Szczecin oraz jego pogłębienie, a także budowę falochronu ostonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Autorzy dokumentu wskazali także, że korzystne warunki dla obsługi statków śródlądowych oferuje port w Świnoujściu, którego miejsca przeładunkowe już



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		w założeniach projektowych przewidywały potrzeby taboru wodnego śródlądowego. W całym dokumencie nie poruszono kwestii dotyczących budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.
Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa zachodniopomorskiego	2024	Dokument wspomina, że do 2029 roku planowane jest podjęcie działań przez PKP PLK S.A., mające na celu poprawę dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, co wpłynie na hałas pochodzący z transportu szynowego. Koszt realizacji działania wyniesie 1,7 mld zł. Dokument nie porusza kwestii dotyczących funkcjonowania portów w kontekście turystyki oraz budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą.
Program rozwoju infrastruktury portów i przystani żeglarskich województwa zachodniopomorskiego w regionie Odry, Zalewu Szczecińskiego i wybrzeża Morza Bałtyckiego	2008	Dokument nie porusza kwestii dotyczących funkcjonowania portów w kontekście turystyki oraz budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą.
Projekt Audytu krajobrazowego województwa zachodniopomorskiego	2024	W audycie krajobrazowym dokonano charakterystyki i oceny krajobrazu obszaru portu w Świnoujściu, Lasu Międzyzdrojskiego. Dla plaż i wydmy nadmorskich Świnoujście – Świątouść oprócz charakterystyki i oceny dokonano także opisanie zagrożeń oraz rekomendacji i wniosków. W zagrożeniach dla tego krajobrazu priorytetowego nie wpisano jako źródła zagrożeń transportu morskiego lub gospodarki morskiej. Nie wskazano, że budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu spowoduje zmiany krajobrazowe.
Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030	2023	W planie w ramach celu II: „Spójna i wydajna infrastruktura”, kierunek 2.1 „Zwiększenie infrastrukturalnej dostępności transportowej” w działaniu 2.1.6 „Zwiększenie dostępności województwa w układzie krajowym i europejskim” zapisano, że z uwagi na istniejące uwarunkowania oraz biorąc pod uwagę potencjał alternatywnych systemów transportowych (jak transport śródlądowy, lotniczy czy morski), kierunkami wskazywanymi przez województwo jest zwiększenie dostępności transportowej, w tym poprawa dostępności do terminali towarowych i portów morskich. Według diagnozy do dokumentu zakończenie prac związanych z pracami na ciągu C-E 59 – linie 401, 351, 428 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy (przebudowa do standardu sieci TEN-T) mają zostać zakończone do 2030 roku. Diagnoza wspomina, że porty w Szczecinie i Świnoujściu (wraz z



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		budowanym portem zewnętrznym) są punktami węzłowymi sieci bazowej TEN-T. Według diagnozy budowa podejścia północnego o głębokości technicznej 17 m umożliwiłaby obsługę w porcie zewnętrznym w Świnoujściu największych jednostek dopuszczonych do żeglugi w obszarze Morza Bałtyckiego (jednostki o zanurzeniu 15 m). Pozwoliłoby to również na pełne wykorzystanie potencjału planowanego do realizacji Terminalu głębokowodnego. W diagnozie określono także możliwości rozwojowe portu w Świnoujściu, który posiada możliwości rozwoju szczególnie w zakresie rozbudowy portu zewnętrznego w kierunku wschodnim (załadowanie obszaru morskiego, budowania nowego falochronu ostonowego). Potencjalne obszary rozwojowe dla portu wewnętrznego znajdują się na wschodnim brzegu Świny. Wymieniono także inwestycje z Polityki Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 roku, gdzie wskazano budowę Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu do 2027 roku. W planach inwestycyjnych wpisano też do 2028 roku opracowanie koncepcji i oceny wykonalności budowy głębokowodnego Terminalu uniwersalnego w Świnoujściu. W diagnozie wskazano także, że względnie korzystne warunki dla obsługi barkowej oferuje port w Świnoujściu, wyposażony w miejsca przeladunkowe dostosowane do obsługi wodnego taboru śródlądowego. Zgodnie z założeniami krajowej polityki rozwoju żeglugi port w Świnoujściu ma być krańcowym elementem rewitalizowanego szlaku ODW (E30), w związku z czym wskazywana jest w najbliższych latach konieczność realizacji nowych inwestycji zwiększających śródlądowy zakres obsługi portu. Diagnoza dokumentu wskazuje też, że województwo powinno również prowadzić własną ocenę stanu i oddziaływania inwestycji, szczególnie w kontekście ochrony potencjału środowiskowego i turystycznego. Planowany terminal w Świnoujściu położony jest na obszarze objętym ochroną przyrody Natura 2000 Korytarz Lasy Wolińskie i Zatoka Pomorska. Jego realizacja związana jest z ograniczeniami i dodatkowymi wymaganiami zarówno na etapie projektowym, m.in. przygotowanie dokumentacji projektowej powinno zostać poprzedzone wykonaniem rocznej inwentaryzacji przyrodniczej ze szczególnym uwzględnieniem gatunków potencjalnie najbardziej narażonych, jak i wykonawczym, m.in. minimalizacja zanieczyszczenia światłem i ograniczenie emisji hałasu, w tym podwodnego.
Analiza uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego lądowej części obszarów przybrzeżnych	2014	Dokument przytacza inne dokumenty strategiczne, m.in. wspomina Strategię Rozwoju Miasta na lata 2014-2020 – Świnoujście, gdzie wskazano budowę w Porcie Handlowym Świnoujście PHŚ nowoczesnego Terminalu Kontenerowego, którego docelowa zdolność przeladunkowa ma wynosić 200 000 TEU na rok. Nie wspomniano o budowie Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Gospodarka morską w regionalnym planowaniu przestrzennym. Priorytety rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim	2019	Raport wskazuje, że zasadniczą sprawą dla przyszłości portów w Szczecinie i Świnoujściu jest pogłębienie i utrzymanie odpowiedniej głębokości torów podejściowych do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Tory podejściowe na Zatoce Pomorskiej powinny umożliwiać zawijanie do portu w Świnoujściu statków o zanurzeniu maksymalnym 15 m, jak dla cieśnin duńskich. W wizji zapisano, że główne porty morskie uzyskają wysoką konkurencyjność przez dostosowanie systemów przeładunkowych do zaawansowanych wymagań transportu morskiego, rozbudowę infrastruktury portowej, w tym budowę portu zewnętrznego w Świnoujściu, oraz połączeń lądowych. Dla celu 3.3.9. „Rozbudowa infrastruktury transportowej”, w ramach kierunku 4. „Rozwój transportu morskiego” wpisano modernizację i pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m na całej długości oraz budowę infrastruktury portowej i połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu.
Raport z wdrożenia standardów turystyki zrównoważonej w województwie zachodniopomorskim	2023	Dokument nie porusza kwestii dotyczących funkcjonowania portów w kontekście turystyki oraz budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 3. Postanowienie dokumentów lokalnych w kontekście budowy GTK i infrastruktury towarzyszącej

Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Strategia Rozwoju Gminy Międzyzdroje na lata 2014-2025	2014	Brak poruszonych kwestii dotyczących budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu razem z infrastrukturą towarzyszącą, a także adaptacji do zmian związanych z funkcjonowaniem i oddziaływaniem inwestycji.
Strategia Rozwoju Gminy Międzyzdroje na lata 2023-2030	2023	
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Międzyzdroje	2023 (wersja zmieniona)	
Program Ochrony Środowiska dla Gminy	2021	



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Międzyzdroje na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028		
Strategia Rozwoju Miasta na lata 2014-2020 – Świnoujście	2013	Strategia w ramach raportu o stanie miasta wspomina, że ówczesny Port Handlowy Świnoujście na Nabrzeżu Hutników rozpoczął inwestycję mającą na celu wybudowanie nowoczesnego Terminalu Kontenerowego, którego docelowa zdolność przeładunkowa ma wynosić 200 000 TEU na rok, natomiast planowany obrót w 2020 r. zakładany jest na poziomie 40 000 TEU na rok. Jako jeden z wniosków z diagnozy wskazano, że rozwój usług portowych pociąga za sobą wzrost natężenia ruchu w transporcie drogowym. Dla bezpiecznego i przyjaznego dostępu do terenów portowych niezbędna jest rozbudowa układu drogowego. Wskazano także za raportem WIOŚ, że hałas komunikacyjny w porze nocnej potęgują urządzenia przeładunkowe zlokalizowane na terenie portu handlowego. Do głównych kierunków zagospodarowania przestrzennego Świnoujścia zaliczono rozwój funkcji portowo-przemysłowej, a także rozbudowę układu komunikacyjnego miasta, w tym realizację połączenia stałego, oraz bezpośredniego powiązania portu z drogą krajową. Po stronie wyspy Uznam wskazano, że projektowana jest rozbudowa istniejącego połączenia kolejowego w celu rozbudowy istniejących bocznic kolejowych dla terenów związanych z przemysłem portowym.
Strategia Rozwoju Turystyki dla Miasta Świnoujście na lata 2019-2029	2019	Przedstawiając charakterystykę miasta w dokumencie, wskazano, że część miasta na wyspie Wolin ma charakter przemysłowy związany z gospodarką morską. Funkcjonuje Gazoport i planowana jest jego rozbudowa a także budowa portu kontenerowego. Jednocześnie obok znajdują się tereny cenne przyrodniczo. Strategia wspomina, że planowane inwestycje związane z rozbudową portu (rozbudowa terminalu LNG, terminalu promowego, budowa portu kontenerowego) oraz nowe rozwiązania komunikacyjne (tunel pod Świną, rozbudowa drogi S3 oraz modernizacja linii kolejowej nr 401) stanowić będą w ciągu najbliższych lat dalsze niedogodności dla turystów i duże wyzwanie planistyczno-organizacyjne dla władz miasta. Ponadto wskazuje, że na promocję i wizerunek miasta mają również wpływ doniesienia medialne związane z krajowymi inwestycjami drogowymi i innymi (GTK można uznać za taką inwestycję). W kontekście czynników politycznych wpływających na rozwój funkcji turystycznej wskazano, że istotne znaczenie ma polityka gospodarcza i obronności państwa polskiego związana m.in. ze strategicznym znaczeniem portu w Świnoujściu i realizowanymi tutaj inwestycjami (rozbudowa terminalu PLNG, budowa portu



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		kontenerowego). O ile decyzje rządowe w tym zakresie będą bez wątplenia korzystne dla rozwoju ekonomiczno-gospodarczego miasta, o tyle mogą negatywnie wpływać na funkcję turystyczną i uzdrowiskową Świnoujścia poprzez wzrost zanieczyszczenia powietrza, zagrożenie hałasem, ograniczenie dostępności do plaży i atrakcji na prawobrzeżu.
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Świnoujścia	2017 – tekst jednolity	W rozdziale „Misja i główne funkcje egzogeniczne miasta Świnoujście” zawarto, że rozwój funkcji związanych z gospodarką morską zależy jest od wielu czynników zewnętrznych, w tym rynków zagranicznych, klasy żeglowności Odry jako drogi wodnej, modernizacji kanału Odra-Havela (połączenie wodne z Berlinem). Mimo tych uwarunkowań celowość budowy Terminalu Kontenerowego na terenie portu w Świnoujściu, powiązanego z zapleczem transportowym lądowym (kolejowym i drogowym), budowy portu śródlądowego, nie budzą zastrzeżeń. W ramach rozdziału kierunki rozwoju struktury przestrzennej w podrozdziale dotyczącym nowych struktur przestrzennych wskazano, że teren Ognickich Łęgów (południowa część miasta) rezerwuje się dla lokalizacji m.in. portu kontenerowego z lokalnym centrum logistycznym. Ponadto w obrębie portu, jak również poza jego granicami wyznacza się inne tereny, aktualnie niezainwestowane, 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. Założono także rozbudowę portu w morzu pirsami i falochronami po wschodniej stronie Świny. Podobne zapisy znalazły się w rozdziale dotyczącym kierunku rozwoju gospodarki morskiej, gdzie obszar przeładunków masowych na Wyspie Wolin razem z nabrzeżami Armatorskim i 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.
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia – Jednostka obszarowa V	2004	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego ¹ , który obowiązuje dla dzielnicy Warszów, a tym samym obszaru GTK, jest dokumentem uchwalonym przeszło 20 lat temu. Choć na przestrzeni lat dla wybranych jego fragmentów sporządzano aktualizacje, nie były one związane z terenem planowanego Terminalu Głębokowodnego. W obrębie GTK w planie wyznaczone zostały obszary wydmy i plaż (PL.V.D.01), usług

¹ Uchwała nr XX/158/2004 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 19 lutego 2004 r. w sprawie „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia” – Jednostka obszarowa V (Dziennik Urzędowy Województwa Zachodniopomorskiego Nr 22 z dnia 6 kwietnia 2004 r., poz. 425).



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		turystycznych (UT.V.D.02), lasów (LS.V.D.03), użytków zielonych (RZ.V.D.05) i techniczne (TT.V.D.04). Zapisy części tekstowej omawianego dokumentu planistycznego wskazują na brak możliwości realizacji GTK na zakładanym obszarze. W przypadku podjęcia decyzji o budowie Terminalu konieczne byłoby przystąpienie do aktualizacji MPZP, co miało już miejsce w przypadku omawianego dokumentu. Co istotne, jedna z aktualizacji o których mowa, odnosiła się do terenu obecnie funkcjonującego terminalu LNG ² .

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.

Tabela 4. Postanowienie dokumentów z otoczenia gmin Świnoujście i Międzyzdroje w kontekście budowy GTK

Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 2030	2024	W dokumencie, w ramach wniosków z diagnozy, określono, że jednym z ważniejszych działań, procesów na obszarze SOM, mających wpływ na rozwój miasta rdzeniowego będzie planowana budowa portu kontenerowego i Terminalu instalacyjnego dla obsługi morskich farm wiatrowych w Świnoujściu czy konsolidacja interesów SOM w zakresie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej. W analizie SWOT zaznaczono, że budowa i integracja SOM będzie odbywać się poprzez m.in. umacnianie wiodących segmentów rynku, w tym branży morskiej z wykorzystaniem nowych impulsów gospodarczych, powiązanych z pogłębieniem toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Przebieg toru wodnego Świnoujście-Szczecin wyznacza główną oś rozwojową i równocześnie definiuje korytarz gospodarczy dla całego obszaru metropolitalnego. W osi tej istotną rolę odgrywają porty morskie i śródlądowe. Za słabą stronę uznano niedostateczną dostępność transportową portów. W celu operacyjnym 1.1. „Rozwój relacji społeczno-gospodarczych z obszarami sąsiadującymi z SOM oraz w układzie transgranicznym” jako przykładowy typ projektów wpisano modernizację i budowę nowych portów śródlądowych i morskich na torach wodnych bez określania precyzyjnie lokalizacji. W celu operacyjnym 1.2 „Rozwój dostępności przestrzennej i powiązań wewnętrznych SOM”, w kierunkach działań wpisano wspólne programy inwestycyjne i inicjatywy dotyczące infrastruktury, w tym infrastruktury portowej, nadwodnej i ODW, a w ramach przykładowych typów projektów: modernizację dróg śródlądowych i morskich.

² Uchwała nr XXIV/203/2007 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 13 września 2007 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujścia – jednostka obszarowa V – rejon ulicy Ku Morzu (terminal LNG).



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku)	2023	Dokument wskazuje, że duży potencjał przeładunkowy portów ujścia Odry stawia obszar w czołówce polskich kompleksów portowych. Analiza zamierzeń inwestycyjnych przedsiębiorstw prowadzących działalność objętą specjalizacją wskazuje na silnie prorozwojowy charakter branży. Potwierdzają to m.in. realizowane programy rozbudowy bazy terminali masowych, kontenerowych i specjalistycznych w portach Szczecin i Świnoujście. Plan wskazuje także, że potencjał przeładunkowy zespołu portowego Szczecin – Świnoujście to 38,5 mln ton. Oba porty mają status portów klasy A i są portami bazowymi europejskiej sieci transportowej TEN-T. Jednocześnie stanowią one integralne ogniwa jednego z bazowych korytarzy transportowych sieci TEN-T, korytarza Bałtyk – Adriatyk. Ponadto dzięki połączeniu „autostradą morską” pomiędzy terminalem promowym w Świnoujściu a szwedzkimi portami Trelleborg i Ystad, sięgają one do północnego odcinka korytarza TEN-T Skandynawia – Morze Śródziemne. Dokument wspomina także, że w fazie realizacji jest pogłębienie toru wodnego do głębokości 17 m, który prowadzić będzie do budowanego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego. Scenariusz rozwoju inteligentnej mobilności wskazuje, że względem scenariusza nowej kultury mobilności zwiększona zostanie efektywność funkcjonowania transportu towarów poprzez: budowę terminali intermodalnych w porcie Świnoujście i porcie lotniczym Szczecin Goleniów. W scenariuszu nowej kultury mobilności założono rozwój i funkcjonowanie systemu transportu intermodalnego poprzez rozbudowę i modernizację połączeń kolejowych i drogowych zapewniających dostęp do portów. Jednym z wniosków i rekomendacji dokumentu jest poprawa stanu technicznego i parametrów żeglugowych Odrzańskiej Drogi Wodnej. W ramach działań jako jedno z działań określono: poprawę przepustowości linii kolejowych i rozbudowę układów torowych, wsparcie rozwoju portów w zakresie obsługi regularnego i turystycznego ruchu pasażerskiego w transporcie drogą wodną. Inwestycje w zakresie transportu kolejowego w Świnoujściu zakładają uzupełnienie sieci kolejowej poprzez połączenie obu części miasta. Budowa nowej stacji i przystanku kolejowego zwiększają dostępność transportową miasta a połączenie z siecią kolejową RFN stanowi istotną szansę w zakresie wzbudzenia dodatkowego ruchu turystycznego. Nowe połączenie będzie pełniło także ważną rolę w transporcie ładunków. Integracja podsystemów poprzez doprowadzenie linii kolejowej do portu w Świnoujściu zwiększy udział transportu intermodalnego w wielkości przewozów oraz zwiększy znaczenie portu. Wzrośnie tym samym rola Świnoujścia i całego SOM jako węzła logistycznego, pozwalającego w sposób sprawny przewozić ładunki między portem a punktami docelowymi w Polsce i RFN oraz obsługiwać międzynarodowy, tranzytowy ruch towarowy połączeniami przez Szczecin i Świnoujście. Za kluczowe projekty i przedsięwzięcia uznano:



Dokument	Rok uchwalenia	Postanowienia dokumentu
		budowę na Wyspie Uznam nowego układu kolejowego połączanego z liniami na wyspie Wolin i układem niemieckich linii kolejowych na wyspie Uznam

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.



ZAŁĄCZNIK NR 5: ZESTAWIENIE PODMIOTÓW U KTÓRYCH UBIEGANO SIĘ O DOSTĘP DO INFORMACJI PUBLICZNEJ

Podmiot	Data zgłoszenia	Data odpowiedzi	Rodzaj/treść odpowiedzi
Podmioty, do których skierowano zapytania drogą urzędową			
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	12.02.2025	25.02.2025	Odpowiedź o braku możliwości udzielenia odpowiedzi na kluczowe pytania; przestanie cząstkowych materiałów.
	Ponownie wysłano 8.04.2025 doszczegółowione, precyzyjne pytania, ze względu na nieustanne przesuwanie terminu spotkania, na którym ZMPSiŚ twierdził, że odpowie na wszystko	Planowana odpowiedź: 22.04.2025	Odpowiedziano 18.04.2025, że nowy planowany termin odpowiedzi to 23.05.2025.
	14.04.2025 (prośba o udostępnienie prezentacji wygłoszonych na posiedzeniu sejmowej komisji)	Planowana odpowiedź: 28.04.2025	Odpowiedziano 22.04.2025 – przestano tylko jedną prezentację, tę mniej istotną.
Urząd Morski w Szczecinie	12.02.2025	21.02.2025	Uzyskano odpowiedzi na wybrane pytania.
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	11.02.2025	25.02.2025	Uzyskano materiały i odpowiedzi na większość pytań.
Zarząd Dróg Miejskich i Żeglugi w Świnoujściu	11.02.2025	3.03.2025	Odpowiedź odmowna.
PKP Polskie Linie Kolejowe	ND	25.02.2025	Uzyskano wiele odpowiedzi, ale nie uzyskano kluczowej informacji na temat prognozowanej liczby pociągów kursujących do/z GTK na dobę.



Podmiot	Data zgłoszenia	Data odpowiedzi	Rodzaj/treść odpowiedzi
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów	12.02.2025	28.02.2025	Odpowiedź odmowna.
Ministerstwo Finansów	12.02.2025	25.02.2025	Odpowiedź odmowna.
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie	13.02.2025 Doszczegółowienie zapytań: 21.02.2025	3.03.2025	Odpowiedź na wybrane pytania.
Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	13.02.2025 Doszczegółowienie zapytań: 21.02.2025	28.02.2025	Odpowiedź odmowna.
Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	13.02.2025 Doszczegółowienie zapytań: 21.02.2025	27.02.2025	Odpowiedź na wybrane pytania.
Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej	24.02.2025 Ponowiono prośbę: 10.03.2025	11.03.2025	Odpowiedź odmowna.
Ministerstwo Klimatu i Środowiska	24.02.2025	7.03.2025	Odpowiedź odmowna.
Ministerstwo Infrastruktury	28.02.2025	28.02.2025	Informacja, że odpowiedzi zostaną przekazane do 30.04.2025 (nie przekazano).
		30.04.2025	Otrzymano odpowiedzi na wybrane pytania. Ze względu na czas uzyskania odpowiedzi nie zostały one uwzględnione w opracowaniu lecz dołączone w załączniku nr 10.
Woliński Park Narodowy	14.03.2025	28.03.2025	Prośba o wskazanie „istotnego interesu publicznego i doszczegółowienie pytań”.
	Wskazanie „istotnego interesu publicznego i doszczegółowienie	Planowana odpowiedź: 15.04.2025	Odpowiedziano, że teraz pytania są zbyt szczegółowe i wymagają dodatkowych 88 roboczogodzin co będzie kosztować 5 161,02 zł.



Podmiot	Data zgłoszenia	Data odpowiedzi	Rodzaj/treść odpowiedzi
	pytań": 1.04.2025		29.04.2025 r. przesłano zatem odpowiedź o zaniechaniu procedowania wniosku.
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Szczecinie	14.03.2025	1.04.2025	Uzyskano odpowiedzi wraz z dodatkowymi materiałami.
Kancelaria Sejmu (Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej)	17.04.2025	Planowana odpowiedź: 2.05.2025	Brak odpowiedzi pomimo zapewnień o tym, że postulowane prezentacje zostaną wysłane od ręki.
Podmioty, do których skierowano zapytania drogą nieurzędową			
Zespół pracowni projektowych: Pracownia Architektoniczna Studio D.M. i Pracownia Projektowa Tomasz Furmańczyk	X	5.03.2025	Uzyskano odpowiedź o braku uwzględniania GTK w POG Międzyzdrojów ze względu na odniesienie jedynie do obszaru gminy oraz opis szerszego kontekstu POG i GTK.
Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich	ND	7.03.2025	Odpowiedziano, że Zarząd nie ma żadnych informacji nt. GTK, a powinien mieć, bo to bardzo istotna kwestia z punktu widzenia funkcjonowania DW102.
Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	ND	20.02.2025 24.03.2025	Odpowiedź o braku informacji. Odpowiedź o braku informacji.
PKP Polskie Linie Kolejowe	ND	ND	Przeprowadzono wywiad IDI z Pełnomocnikiem Zarządu ds. przygotowania inwestycji Rafałem Banaszkiewiczem.
Ministerstwo Infrastruktury (Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej)	ND	ND	Odpowiedź o braku informacji.
Związek Polskich Armatorów Śródlądowych	ND	X	Brak odpowiedzi.



Podmiot	Data zgłoszenia	Data odpowiedzi	Rodzaj/treść odpowiedzi
Stowarzyszenie „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”	ND	ND	Przeprowadzono wywiad IDI z Prezesem Rady, kpt. ż. ś. Czesławem Szarkiem.
Stowarzyszenie „Teraz Odra”	ND	X	Brak odpowiedzi.
Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna	ND	X	Brak odpowiedzi.
Urząd Miasta Świnoujście	5.03.2025	14.03.2025	Odpowiedź o braku możliwości/zamierzeń realizacji działań zw. planowaną budową GTK. Odpowiedź od Zakładu Wodociągów i Kanalizacji.
Komandor w st. spocz. Mirosław Tuliszka	ND	ND	Przeprowadzono wywiad IDI nt. GTK w kontekście obronności.
DEME Concessions	ND	22.04.2025	Przesłano 3 prezentacje, w których znajduje się część odpowiedzi na pytania.

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.



ZAŁĄCZNIK NR 6: HISTORIA INWESTYCJI

Według nieoficjalnych informacji pierwsze prace nad koncepcją budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu zostały podjęte przez Zarząd Morskich Portów Szczecin – Świnoujście pod koniec 2013 r.¹ Z pewnością istotne znaczenie miało tutaj włączenie Świnoujścia do sieci TEN-T, do którego doszło w tym samym roku.

Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu znalazła się w „Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”, zatwierdzonej 26 czerwca 2014 r. uchwałą Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy ZMPSiŚ².

O podjęciu decyzji dotyczącej budowy nowoczesnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu ZMPSiŚ poinformował oficjalnie w październiku 2015 r. Podano wówczas też informację o trwających, zaawansowanych pracach studyjnych nad koncepcją nowej bazy. Już wtedy zastrzeżenia zgłosiła branża turystyczna. Zarząd Portów zapewnił jednak o tym, iż każdy z etapów realizacji przedsięwzięcia będzie konsultowany z interesariuszami społecznymi³.

W tym samym czasie w Międzynarodowym Terminalu Kontenerowym w hiszpańskim Algeciras gościła polska delegacja z ówczesnym prezydentem Świnoujścia i prezesem portu Szczecin – Świnoujście na czele. Zaprezentowano im infrastrukturę i sposób działania półautomatycznego terminalu, jednego z najnowocześniejszych w Europie⁴.

W grudniu 2015 r. ówczesna przewodnicząca Rady Miasta Świnoujścia Joanna Agatowska zwróciła uwagę na niebezpieczeństwo, jakie dla ruchu turystycznego w mieście może rodzić budowa Terminalu, a także na brak szczegółowych informacji o planowanej inwestycji ze strony ZMPSiŚ⁵. Z jej zastrzeżeniami polemizował prezydent miasta, Janusz Żmurkiewicz, wskazując na szanse rozwojowe, jakie jego zdaniem pojawią się wraz z rozpoczęciem budowy. ZMPSiŚ wskazało natomiast, iż Strategia rozwoju portów do 2027 r. określała jedynie pewne pomysły i wizje potencjalnych kierunków rozwoju, które były wówczas uszczegóławiane. Zarząd zapewnił też, iż po wypracowaniu konkretnych rozwiązań, w tym w zakresie skutków społeczno-ekonomicznych inwestycji terminalowej, zostaną one zaprezentowane i skonsultowane ze stroną społeczną⁶.

W grudniu 2015 r. w lokalnych mediach świnoujskich pojawiły się informacje o planowanej budowie po wschodniej stronie falochronu wschodniego infrastruktury umożliwiającej przetładunek 1 mln TEU rocznie przez azjatycki koncern z Chin lub Korei Południowej, który w tym celu miałby zainwestować ok. 2 mld zł. Wszelkie informacje na temat budowy Terminalu wciąż pozostawały nieoficjalne. Lokalne media podkreślały, iż aby Terminal mógł powstać, potrzebna jest zgoda Rady Miasta Świnoujście i uchwalenie planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu na wschód od ul. Ku Morzu⁷.

¹ W. Basałygo, [Port kontenerowy w Świnoujściu. Co wiemy na temat inwestycji](#), swinoujskie.info, 28 grudnia 2015 r.

² [Strategia Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku](#), ZMPSiŚ.

³ [Po gazowcach – kontenerowce. Zarząd portu ogłosił plan kolejnej inwestycji!](#), iswinoujskie.pl, 29 października 2015 r.

⁴ W. Basałygo, [Terminal kontenerowy coraz bliżej. Żmurkiewicz w Hiszpanii](#), swinoujskie.info, 19 października 2015 r.

⁵ W. Basałygo, [Komentarz: Rozbudowa portu to śmierć turystyki na prawobrzeżu](#), swinoujskie.info, 5 grudnia 2015 r.

⁶ W. Basałygo, [Komentarze. Port kontenerowy w Świnoujściu](#), swinoujskie.info, 28 grudnia 2015 r.

⁷ W. Basałygo, [Port kontenerowy. Co sądzi o tym prezydent?](#), swinoujskie.info, 2 marca 2016 r.



W kwietniu 2016 r. przedstawiciele ZPMSiŚ zapoznali radnych Świnoujścia i osiedla Warszów oraz przedstawicieli branży turystycznej ze szczegółami planów rozwoju portu oraz budowy Terminalu Kontenerowego. Podczas posiedzenia Rady Miasta poinformowano o przygotowanej w 2015 r. koncepcji realizacji tej inwestycji. Dokument zatytułowany „Koncepcja obsługi kontenerowców w Porcie Szczecin i Świnoujście w aspekcie realizacji celów strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do roku 2027” został podzielony na dwie części. Część I to „Analiza nawigacyjna Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym Świnoujście i wybór optymalnej lokalizacji”. Część II to „Analiza techniczno-eksploatacyjna Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym Świnoujście”. Wykonanie koncepcji zostało zlecone firmie doradczej Ernst & Young oraz Akademii Morskiej w Szczecinie. Pracami naukowo-badawczymi kierował prof. dr hab. inż. Stanisław Gucma. Dokument zawiera m.in. analizę techniczną lokalizacji Terminalu – wskazano w niej, że umiejscowienie Terminalu Kontenerowego na wschód od Portu Zewnętrznego Świnoujście (Wariant 2) jest możliwe do realizacji i znacznie korzystniejsze od budowy wewnątrz Portu (Wariant 1). Jak wskazano, w Wariacie 2 możliwe byłoby osiągnięcie przepustowości na poziomie 1,5 mln TEU rocznie (z możliwością zwiększenia do ok. 2 mln TEU). W przypadku realizacji Wariantu 1 zdolność Terminalu wynosiłaby jedynie 450 tys. TEU (z możliwością zwiększenia jej do ok. 600 tys. TEU). Lokalizacja na wschód od Portu Zewnętrznego umożliwiłaby też obsługę statków oceanicznych i feederowych. W Wariacie 1 byłoby to możliwe tylko dla tych drugich. W koncepcji wskazano też na korzyści dotyczące torów podejściowych i pewne oddalenie od Terminalu LNG oraz brak ograniczeń w przypadku manewrów statków czy dowozu/odwozu towarów kolejną, przy wyborze Wariantu 2⁸. W trakcie wspomnianego spotkania jego uczestnicy ze strony społecznej i radni wyrażali zaniepokojenie i dopytywali o wpływ inwestycji na życie mieszkańców Świnoujścia i ewentualne straty w turystyce⁹. Wątpliwości zostały także wyrażone w maju 2016 r. podczas spotkania mieszkańców Warszowa z zarządem osiedla. Szczególnie burzliwa była dyskusja dotycząca kwestii zajęcia przez infrastrukturę Terminalu znacznej części plaży. Zwrócono się też do prezydenta miasta z wnioskiem o zwołanie konsultacji społecznych¹⁰.

We wrześniu 2016 r. mieszkańcy prawobrzeżnej części Świnoujścia urządzili przed Urzędem Miasta pikietę, podczas której zaprotestowali przeciwko planom budowy Terminalu Kontenerowego. W tym samym czasie prezydent Żmurkiewicz został poproszony przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o wyrażenie swojej opinii na temat planów inwestycji. Protesty mieszkańców skłoniły go do wystąpienia z postulatem organizacji referendum w tej sprawie. Mieli w nim wziąć udział mieszkańcy zarówno prawo-, jak i lewobrzeżnej części miasta¹¹. Prawnicy wskazywali jednak, iż samo referendum dotyczące budowy w rozumieniu Prawa budowlanego lub wprowadzenia nowego planu zagospodarowania mogłoby zostać uznane za niezgodne z prawem – przywoływano m.in. przypadek gminy Różan (woj. mazowieckie), w odniesieniu do której wojewoda mazowiecki w 2015 r. zakwestionował uchwałę rady gminy w sprawie

⁸ S. Gucma, I. Kotowska, W. Ślęczka, [Wybór lokalizacji terminalu kontenerowego w Świnoujściu](#), [w:] „Inżynieria Morska i Geotechnika”, nr 6/2016, s. 366-377.

⁹ W. Basatygo, [Terminal kontenerowy. Prezydent za. Radni mają wątpliwości](#), swinoujskie.info, 20 kwietnia 2016 r.

¹⁰ W. Basatygo, [Terminal kontenerowy: Mieszkańcy nie chcą stracić plaży](#), swinoujskie.info, 12 maja 2016 r.

¹¹ [Świnoujście. Mieszkańcy zdecydują o budowie terminalu kontenerowego](#), portalsamorządowy.pl, 30 września 2016 r.



referendum na temat budowy składowiska odpadów¹². Natomiast referendum lokalne ma charakter niewiążący (opiniujący lub konsultacyjny)¹³.

W listopadzie 2016 r. ówczesny podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Brzezicki w piśmie, będącym odpowiedzią na prośbę o interwencję ze strony Stowarzyszenia Prawobrzeża w sprawie zmiany lokalizacji planowanej budowy Terminalu, wskazywał, iż „w procesach inwestycyjnych trzeba (...) pamiętać nie tylko o kwestiach technicznych i ekonomicznych, lecz również o tych środowiskowych i społecznych”. Jak podkreślił, projekt budowy Terminalu należy traktować jako mogący znacząco oddziaływać na środowisko. Poinformował także, że „przed potencjalnym wybudowaniem terminalu kontenerowego w Świnoujściu, właściwe organy dokonają wieloaspektowej analizy oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na społeczeństwo, środowisko naturalne, krajobraz, obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz wiele innych. Od jej ostatecznych wyników zależeć będzie końcowy kształt ewentualnej inwestycji i sposób jej wykonania”. Wiceminister podał też, iż Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zwróciło się do ZMPSiŚ o „podjęcie działań w zakresie konsultacji społecznych, akcji informacyjnej i promocyjnej, które pozwoliłyby spółce – jako inwestorowi – bliżej zapoznać się z obawami społeczności lokalnej, jak również przybliżyć zainteresowanym pozytywne aspekty rozbudowy portu”¹⁴.

Pod koniec 2016 r. ZMPSiŚ ogłosił przetarg na wykonanie koncepcji techniczno-programowej budowy Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Rozpatrywane były cztery oferty. Najniższą cenę, ponad 1,344 mln zł, zaproponowało gdyńskie Biuro Projektów Wuprohyd. Oferty szczecińskiej spółki Bimor i gdańskiego Projmorsu przekroczyły 1,4 mln zł, a najdroższa była propozycja spółki Bimat ze Szczecina, wynosząca ponad 1,5 mln zł. Wszyscy oferenci zobowiązali się do wykonania koncepcji w ciągu dziesięciu miesięcy od podpisania umowy, zgodnie z wymaganiami ZMPSiŚ¹⁵. W połowie stycznia 2017 r. oficjalnie wybrano ofertę firmy Wuprohyd i to z tą firmą podpisano umowę na przygotowanie koncepcji techniczno-programowej. Wcześniej spółka wykonała koncepcję docelowego kształtu toru wodnego dla Portu Gdańsk czy etapową koncepcję budowy Morskiego Terminalu Kontenerowo-Promowego w Porcie Północnym w Gdańsku¹⁶.

W styczniu 2017 r. radni Świnoujścia z klubu SLD zaproponowali podjęcie uchwały w sprawie uzyskania dodatkowych informacji na temat planowanej budowy Terminalu Kontenerowego oraz określenia alternatywnych wobec plaży Warszowa możliwości lokalizacji inwestycji. Inicjatywa ta została zablokowana przez radnych z PO, Grupy Morskiej Cała Naprzód oraz części radnych PiS podczas sesji rady miasta 9 lutego 2017 r. Ich decyzję potępiły lokalne stowarzyszenia (Stoneczny Uznam, Stowarzyszenie Prawobrzeża i Stowarzyszenie Zielone Wyspy). Na ulicach Prawobrzeża pojawiły się plakaty piętnujące radnych głosujących przeciwko uchwale¹⁷. W lutym 2017 r. świnoujscy radni SLD

¹² T. Zakrzewski, [Przepisy prawa a referendum w sprawie rozbudowy portu w Świnoujściu](#), gospodarkamorska.pl 12 października 2016 r.

¹³ W. Basatygo, [Referendum w sprawie terminala kontenerowego jednak możliwe](#), swinoujskie.info, 17 października 2016 r.

¹⁴ W. Basatygo, [Radny Merchelski: Mieszkańcy nie dajcie się oszukiwać i sobą manipulować!](#), swinoujskie.info, 17 lutego 2017 r.

¹⁵ [Kto wykona koncepcję terminala kontenerowego?](#), 23kurier.pl, 12 grudnia 2016 r.

¹⁶ W. Basatygo, [Za 10 miesięcy będzie gotowa koncepcja terminala kontenerowego](#), swinoujskieinfo.pl, 16 stycznia 2017 r.

¹⁷ W. Basatygo, [Terminal kontenerowy. Emocje sięgają zenitu](#), swinoujskie.info, 12 lutego 2017 r.



zapowiedzieli wystąpienie do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej z prośbą o informację, czy są prowadzone prace nad przygotowaniem specustawy w sprawie budowy Terminalu. Przestrzegli, iż takie rozwiązanie mogłoby wyeliminować udział mieszkańców i władz samorządowych z podejmowania decyzji odnośnie tej inwestycji¹⁸.

W połowie 2017 r. trwały już zaawansowane prace nad koncepcją techniczno-programową budowy Terminalu, realizowane przez trójmiejską spółkę Wuprohyd. Za część morską dokumentu odpowiadali pracownicy Akademii Morskiej w Szczecinie, z prof. Stanisławem Gucmą na czele. Już w trakcie prac nad przygotowaniem tego dokumentu jego autorzy wskazywali, iż Terminal będzie mógł obsługiwać rocznie około 150 kontenerowców oceanicznych i 330 mniejszych kontenerowców. Docelowa roczna zdolność przeładunkowa wyniesie 1,5 mln TEU. Terminal będzie mógł jednocześnie obsługiwać dwa kontenerowce oceaniczne i jeden feeder. Terminal będzie położony na wschód od istniejącego gazoportu, a jego place składowe znajdą się na sztucznym półwyspie. Przewidziano także miejsce dla barek kontenerowych. Aby umożliwić mijanie się statków, tor podejściowy do Terminalu zostanie przebudowany na dwukierunkowy. Twórcy studium wykonalności inwestycji wskazywali, iż Terminal ma stworzyć ponad 1 tys. miejsc pracy i stanowić konkurencję dla innych terminali w basenie Morza Bałtyckiego i Północnego. Jego lokalizacja ma ich zdaniem zapewnić dostęp do ważnych tras drogowych i kolejowych, a także możliwości transportu wodnego po użegłownieniu Odrzańskiej Drogi Wodnej¹⁹.

W połowie 2017 r. prezydent Żmurkiewicz zaproponował, aby referendum w sprawie budowy Terminalu odbyło się 11 listopada 2018 r., razem z referendium dotyczącym zmian w konstytucji, zaproponowanym przez prezydenta Andrzeja Dudę. Rozwiązanie takie miało zagwarantować wysoką frekwencję²⁰.

W połowie lutego 2018 r. koncepcja techniczno-programowa budowy Terminalu kontenerowego w Świnoujściu była gotowa. Nie została ona jednak upubliczniona ani wówczas, ani w kolejnych miesiącach. Przedstawiciele ZMPSiŚ zadeklarowali wtedy, iż widzą także „potrzebę wykonania dodatkowych badań i analiz, po to, by zyskać jak najpełniejszy obraz tej inwestycji. Dopiero dysponując tymi danymi, będziemy mogli przekazać je opinii publicznej”²¹.

Budowa terminalu kontenerowego w Świnoujściu znalazła się w Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) przygotowanym przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, który był dokumentem operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r. oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Dokument wskazywał na konieczność powstania koncepcji budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego. Jak można w nim przeczytać, „aktualne badania przeprowadzone na zapleczu portów morskich Szczecin i Świnoujście wskazują na zasadność powstania takiego terminalu”. Program podkreślał jednocześnie zagrożenia dla realizacji ten inwestycji – m.in. budowę

¹⁸ W. Basatygo, [Radni SLD o terminalu kontenerowym: Specustawa może wykluczyć udział samorządu](#), swinoujskie.info, 15 lutego 2017 r.

¹⁹ L. Dolecki, [Przepustowość terminala w Świnoujściu będzie wynosić 500 kontenerowców rocznie](#), RynekInfrastruktury.pl, 25 maja 2017 r.

²⁰ [Prezydent Żmurkiewicz o terminie referendum w sprawie portu kontenerowego](#), scie24.pl, 3 czerwca 2024 r.

²¹ [Swinoujskie.info: Koncepcja terminalu kontenerowego gotowa](#), PortalMorski.pl, 12 lutego 2018 r.



rurociągu Nord Stream I jako czynnika potencjalnie ograniczającego dopuszczalne zanurzenie jednostek pływających, poruszających się po torze wodnym do Świnoujścia²².

Pod koniec lutego 2019 r. prezydent Żmurkiewicz poinformował, iż ZMPSiŚ przedstawi koncepcję techniczno-programową budowy Terminalu w drugiej połowie marca 2019 r. Miała ona zostać zaprezentowana radnym Świnoujścia, zarządom osiedli wchodzących w skład miasta oraz wszystkim jego mieszkańcom. Jednocześnie podtrzymał wolę zorganizowania ogólnogminnego referendum²³.

W marcu 2019 r., zgodnie z informacjami medialnymi, ZMPSiŚ dysponował analizą społeczno-ekonomicznych korzyści z budowy Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu, analizą rynkową oraz sporządził inwentaryzację przyrodniczą i otrzymał opinię geotechniczną na temat planowanej lokalizacji inwestycji. Żaden z tych dokumentów nie został upubliczniony. Jednocześnie w lokalnych mediach wciąż podnoszono kwestie m.in. obszaru, jaki zajmie Terminal, infrastruktury towarzyszącej, zapowiadanych korzyści dla mieszkańców Świnoujścia (miejsca pracy, nowa droga na plażę, trasa rowerowa do Międzyzdrojów, zwiększone wpływy podatkowe do kasy miasta)²⁴. W tym samym czasie minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej poinformował o pracach nad ustawą o Morskim Funduszu Rozwoju, mającym wspierać rozwój branży morskiej poprzez współfinansowanie działań stoczni, armatorów czy portów. Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu została wskazana przez resort jako jeden z kluczowych projektów, razem z Portem Centralnym w Gdańsku, portem zewnętrznym i publicznym terminalem promowym w Gdyni, przekopem Mierzei Wiślanej, przebudową wejścia do portu w Ustce oraz pogłębieniem toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Jako datę uruchomienia Terminalu podano 2023 r.²⁵ Takie postawienie sprawy wzbudziło przekonanie, iż rząd podjął decyzję o realizacji inwestycji bez konsultacji z czynnikami lokalnymi.

W kwietniu 2019 r. ówczesny wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Grzegorz Witkowski poinformował, iż prowadzone były wówczas wstępne rozmowy z potencjalnymi inwestorami, a w tej sprawie podpisano już cztery listy intencyjne. Zgodnie z jego słowami największe zainteresowanie wykazywać miała „brytyjska firma, która uczestniczyła w budowie terminalu DCT w Gdańsku”²⁶.

W maju 2019 r. ZMPSiŚ zainaugurował cykl spotkań społecznych, w trakcie których przybliżył koncepcję budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego mieszkańcom Świnoujścia i Międzyzdrojów, mediom oraz członkom rad obu miast. Jak wskazano w komunikacie Zarządu, umiejscowienie GTK „nie ograniczy dostępu do obiektów turystycznych i nie obniży walorów wypoczynkowych miasta, a przyptywające kontenerowce będą dodatkową atrakcją turystyczną”. Obiecano także zminimalizowanie ingerencji w środowisko naturalne i otoczenie podczas budowy – umieszczenie portu i miejsca składowania kontenerów na pirsie ma skutkować ograniczeniem wycinki drzew.

²² [Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 \(z perspektywą do 2030 roku\)](#), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, 26 listopada 2018 r.

²³ W. Basatygo, [Terminal kontenerowy. Zarząd Morskich Portów chce rozmawiać ze świnoujścianami](#), swinoujskie.info, 28 lutego 2019 r.

²⁴ W. Basatygo, [W oczekiwaniu na konkrety. Terminal kontenerowy. Szansa czy zagrożenie?](#), swinoujskie.info, 11 marca 2019 r.

²⁵ [W Warszawie już wiedzą. Terminal kontenerowy w Świnoujściu do 2023 roku](#), scie24.pl, 17 marca 2019 r.

²⁶ [MGMiZS: planowany terminal kontenerowy w Świnoujściu przeładuje rocznie 1,5 mln TEU](#), PortalMorski.pl, 3 kwietnia 2019 r.



W przedstawionej prezentacji technicznej²⁷ poinformowano również o planowanej budowie odcinka linii kolejowej i drogi dojazdowej do projektowanego węzła Łunowo na trasie S3, które ominą część mieszkalną Warszowa. ZMPSiŚ wskazał, iż w pobliżu Terminalu powstaną parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz tory zdawczo-odbiorcze. Podano, iż GTK będzie mógł obsługiwać jednocześnie dwie jednostki o długości 400 metrów i jedną do 200 metrów, z roczną przepustowością około 1,5 mln TEU. Zadeklarowano, iż zatrudnienie znajdzie tam od 600 do 1 000 osób, w tym inżynierowie i technicy. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście podał, iż zagwarantuje budowę promenady wzdłuż plaży na Warszawie wraz z infrastrukturą obejmującą drogę do plaży, ścieżkę rowerową, parking, oświetlenie, toalety, punkty handlowo-gastronomiczne, stojaki rowerowe i punkt widokowy. Zapowiedział też, iż inwestycja zwiększy atrakcyjność rekreacyjną dla mieszkańców okolicznych miejscowości i wzbogaci ofertę turystyczną Świnoujścia, umożliwiając dalszy rozwój miasta w kierunku Międzyzdrojów. Przedstawiona prezentacja techniczna zawierała informację, iż w ramach koncepcji lokalizacyjno-programowej Terminalu przygotowano: inwentaryzację przyrodniczą, analizę nawigacyjną wraz z analizą falowania, badanie jakości urobku, mapy batymetryczne dna i badania geologiczne. Uzyskano też wstępne uzgodnienia dla rozwiązań przedstawionych w koncepcji z: GDDKiA (dostęp drogowy), PKP PLK (dostęp kolejowy), Urzędem Morskim w Szczecinie (hydrotechnika i miejsca odkładu urobku z prac czerpalnych), Enea, ZWiK, PGNiG (wstępne warunki techniczne) oraz z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków (w zakresie braku kolizji z występującymi zabytkami). Jednocześnie zastrzeżono, iż „to, czy Terminal powstanie, zależy od dokładnej analizy rynkowej i decyzji inwestora zewnętrznego”²⁸.

Przedstawione przez ZMPSiŚ szczegóły inwestycji oraz zapowiedź organizacji kolejnych spotkań nie zmniejszyły wątpliwości wokół planowanej inwestycji. W dalszym ciągu podnoszono kwestie zagrożenia dla turystycznego potencjału miasta a także poruszano wagę ewentualnych działań kompensacyjnych. Zwracano także uwagę na problemy ze skomunikowaniem Terminalu – ograniczenia tonażowe transportu drogowego w kontekście przewozu kontenerów i potowicznie realizowaną modernizację linii nr 273 („Nadodrzanki”). Podważano także realność założonych przez ZMPSiŚ kosztów realizacji inwestycji – 3,3 mld zł, z czego 2 mld zł miałby ponieść inwestor, ok. 400 mln zł Zarząd, a pozostałą część GDDKiA i PKP PLK²⁹.

Swoje obawy względem planów budowy Terminalu wyraził także burmistrz Międzyzdrojów Mateusz Bobek. Jak wskazał w sierpniu 2019 r., lokalne władze tego miasta obawiają się negatywnego wpływu na środowisko, bezpieczeństwo turystów i jego rozwój. Ich zdaniem transport ciężarowy może spowodować utrudnienia komunikacyjne, zwłaszcza dla turystów odwiedzających wyspę Wolin i Międzyzdroje. Terminal ma powstać na zachód od miasta, w pobliżu jego terenów inwestycyjnych, co utrudni jego rozwój. Międzyzdroje mogą się rozbudowywać jedynie w tym kierunku, ponieważ z drugiej strony ogranicza je Woliński

²⁷ [Budowa Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu](#), ZMPSiŚ, maj 2019 r.

²⁸ [Przedstawiono koncepcję głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu](#), PortalMorski.pl, 20 maja 2019 r.

²⁹ A. Kraśnicki jr, [Port chce zbudować w Świnoujściu wielki terminal kontenerowy. Miasto stawia warunki](#), wyborcza.pl, 24 maja 2019 r.



Park Narodowy. Burmistrz Bobek zaznaczył, że gmina pozostanie turystyczna i nie zmieni swojego profilu³⁰.

W czerwcu 2019 r. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych, który został przedłożony przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej³¹. Jak wskazano w jej uzasadnieniu, celem tego aktu prawnego jest wprowadzenie ułatwień proceduralnych przy realizacji inwestycji w portach o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu został wskazany razem z Portem Centralnym w Gdańsku oraz Portem Zewnętrznym w Gdyni jako jeden z projektów, którego budowa powinna zostać usprawniona, co w efekcie ma zwiększyć potencjał przetadunkowy polskich portów. Ustawa ma uprościć proces nabywania nieruchomości pod inwestycje i regulować kwestie odszkodowań za wywłaszczenie lub ograniczenie praw do nieruchomości³². Jak w niej wskazano, decyzję lokalizacyjną inwestycji portowej wydaje wojewoda na wniosek inwestora, a jej uzyskanie trwa maksymalnie miesiąc. Decyzja ta umożliwia wywłaszczenie wskazanych nieruchomości i automatyczne przekazanie ich w użytkowanie wieczyste inwestorowi. Specustawa portowa przewiduje także ułatwienia w zajmowaniu terenów wód płynących, dróg publicznych i linii kolejowych na czas budowy. Wojewoda ma kompetencje do usuwania drzew i krzewów z terenów inwestycyjnych, a wycinkę realizują Lasy Państwowe na koszt inwestora.

Specustawa portowa została przyjęta przez Sejm 9 sierpnia 2019 r., a przez Senat 31 sierpnia 2019 r. Prezydent podpisał ją 17 września 2019 r. Przedstawiciele rządu podnosili, że brak tego aktu prawnego wydłużyłby proces przygotowania inwestycji w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu do ok. 7 lat. Dzięki przyjętym przepisom miał skrócić się do 3-4 lat³³. W świnoujskich mediach przyjęcie specustawy odebrano jednak jako sposób na realizację budowy Terminalu bez uwzględniania głosu mieszkańców i ostateczne pogrzebanie pomysłu referendum³⁴. Zwracano również uwagę na fakt, iż ZMPSiŚ zdecydował się rozpocząć cykl spotkań informacyjnych na temat Terminalu, dopiero gdy prace nad specustawą portową były bardzo zaawansowane³⁵.

17 września 2019 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, przygotowanego w celu realizacji Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego została w nim wskazana jako jeden z kluczowych projektów. W treści Programu powtórzono większość informacji dotyczących tej inwestycji, zamieszczonych w Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020³⁶.

24 września 2019 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., która służy realizacji celów zapisanych w przyjętej w 2017 r. Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Jako jeden z projektów

³⁰ W. Basatygo, *Burmistrz Międzyzdrojów widzi zagrożenie w terminalu kontenerowym*, swinoujskie.info, 2 lipca 2019 r.

³¹ *Projekt ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych*, gov.pl, 25 czerwca 2019 r.

³² P. Goryl, *Wywłaszczenia pod budowę portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*, InLegis.pl, 14 czerwca 2024 r.

³³ *Specustawa: Będzie można szybciej budować porty. Odpowiedź na rosnące przetadunki*, PolskieRadio24.pl, 31 lipca 2019 r.

³⁴ W. Basatygo, *Terminal kontenerowy. Mieszkańcy bez prawa głosu*, swinoujskie.info, 11 sierpnia 2019 r.

³⁵ *Puste obietnice, czyli anatomia zamachu na samorządność*, iswinoujscie.pl, 9 września 2019 r.

³⁶ *Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa 2019.

strategicznych dokument wskazuje budowę Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Jego realizację założono na lata 2021-2027. Jak zaznaczono w Strategii: „Za sprawą nowoczesnego obiektu cargo wzmocniony zostałby potencjał całego regionu zachodniopomorskiego, na który dodatkowo wpływać będą tzw. efekty mnożnikowe dotyczące bardzo dużej liczby podmiotów gospodarczych związanych z funkcjonowaniem świnoujskiego portu”³⁷.

W styczniu 2020 r. ZMPSiŚ rozpoczął wstępne rozmowy dotyczące wyłonienia operatora GTK³⁸. Jak następnie poinformowano, zainteresowanie inwestycją wyraziło siedem podmiotów – zarówno z Polski, jak i z Europy oraz Azji. 17 września 2020 r. rozpoczęto oficjalnie konkurencyjne postępowanie, mające na celu wybór wykonawcy i późniejszego operatora. 10 listopada ZMPSiŚ poinformował, że postępowanie zostało zakończone bez rozstrzygnięcia. „W związku ze znaczącym zainteresowaniem tym projektem oraz faktem, iż w postępowaniu tym została złożona oferta, która wpłynęła po ustalonym w postępowaniu terminie składania ofert, ZMPSiŚ SA informuje, że podjął działania w celu ponownego ogłoszenia postępowania na tych samych zasadach” – poinformowano³⁹.

Nowe postępowanie ogłoszono 19 listopada 2020 r. Termin składania ofert upływał 28 stycznia 2021 r.⁴⁰ W połowie stycznia przesunięto go na 15 kwietnia 2021 r. Jednocześnie kontynuowano w tym czasie pogłębianie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m oraz rozbudowę i przystosowanie do obsługi transportu intermodalnego Terminalu Promowego w Świnoujściu⁴¹. Poszerzono też koncepcję samego układu portów wewnętrznego i zewnętrznego – o terminal uniwersalny (na pirsie, na wschód od kontenerowego). Jak wskazało ZMPSiŚ, zaplanowano przeniesienie do niego obecnej działalności aktualnego portu wewnętrznego, co miałyby pozwolić na uwolnienie uzdrowiska na lewym brzegu Świny od uciążliwości związanych z przetładunkiem. W terminalu uniwersalnym miałyby znaleźć się zaplecze dla kontenerów, centra logistyczne, parki magazynowe, miejsca dla firm związanych z dystrybucją kontenerów. Jak podkreślał szef ZMPSiŚ w komunikacie prasowym: „chcemy symbiozy z miastem, zrównoważonego rozwoju z korzyścią dla nas wszystkich. To jest możliwe. Przykładem może być chociażby Gdynia, gdzie osiedla mieszkaniowe, nowe kamienice powstają w bezpośrednim sąsiedztwie portu, wokół terminalu masowego. I chętnych do ich kupowania i zamieszkiwania nie brakuje”⁴².

W międzyczasie pozytywne opinie na temat budowy GTK wydali w wywiadach prasowych prof. Horst Linde (były pracownik Instytutu Transportu Lądowego i Morskiego Uniwersytetu Technologicznego w Berlinie) oraz prof. Dariusz Zarzecki (ekonomista z Uniwersytetu Szczecińskiego). Wskazywali oni na korzystną lokalizację Świnoujścia oraz zapotrzebowanie rynkowe na tę inwestycję⁴³. O projekcie pozytywnie wypowiedział się także

³⁷ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, Ministerstwo Infrastruktury, wrzesień 2019 r.

³⁸ J. Maraszek, *Kto wybuduje terminal kontenerowy w Świnoujściu? Szukają chętnego inwestora*, gs24.pl, 10 lutego 2020 r.

³⁹ *Na początku 2021 r. poznamy operatora nowego terminalu w Świnoujściu*, PortalMorski.pl, 27 listopada 2020 r.

⁴⁰ A. Domański, *Operatora nowego terminalu w Świnoujściu poznamy na początku 2021 r.*, RynekInfrastruktury.pl, 29 listopada 2020 r.

⁴¹ R. Przybylski, *Portowe inwestycje nie zwalniają tempa*, logistyka.rp.pl, 30 listopada 2020 r.

⁴² W. Basałygo, *Już nie tylko terminal kontenerowy, ale także port uniwersalny. Wzorem ma być Gdynia, gdzie osiedla mieszkaniowe powstają w bezpośrednim sąsiedztwie portu*, swinoujskie.info, 26 stycznia 2021 r.

⁴³ *Eksperti: Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu to dobry projekt!*, InfoMare.pl, 17 kwietnia 2021 r.



m.in.: Marek Tarczyński, przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki⁴⁴ oraz Jerzy Wójtowicz, prezes C. Hartwig, który jednak zaznaczył, iż „dla oszacowania ilości kontenerów ciężących do Świnoujścia potrzebne są badania wyspecjalizowanych organizacji”⁴⁵. Swoje wsparcie dla budowy GTK oraz brak obaw odnośnie negatywnego oddziaływania inwestycji powtórzył także ówczesny prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz⁴⁶.

4 grudnia 2020 r. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (GDOŚ) otrzymała wniosek od Ministerstwa Energii, Infrastruktury i Cyfryzacji niemieckiego kraju związkowego Meklemburgii-Pomorza Przedniego, dotyczący planowanej budowy Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Strona niemiecka zwróciła się z prośbą o szczegółowe informacje zarówno na temat samej inwestycji, jak i ewentualnego przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko. Po konsultacji z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w Szczecinie, gdzie od listopada 2020 r. trwała procedura oceny oddziaływania na środowisko (oos) dla projektu Terminalu Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu, GDOŚ poinformowała stronę niemiecką pismem z 4 stycznia 2021 r. o toczącym się postępowaniu. Jednocześnie wskazano, że decyzja w sprawie zasadności wszczęcia procedury transgranicznej zostanie podjęta po zakończeniu oceny przez właściwy organ⁴⁷.

19 kwietnia 2021 r. otwarto oferty w przetargu na budowę i prowadzenie GTK. Wpłynęła tylko jedna oferta, złożona przez Baltic Gateway Limited z Wielkiej Brytanii. Komisja prowadząca postępowanie stwierdziła jednak, iż złożona oferta nie spełnia wszystkich wymogów formalnych. Została więc odrzucona. Poinformowano jednak, iż ZMPSiŚ „nadal będzie podejmował działania zmierzające do zawarcia z podmiotem zewnętrznym odpowiedniej umowy zapewniającej powstanie Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie morskim w Świnoujściu”⁴⁸. Wpłynięcie tylko jednej oferty było pewnym zaskoczeniem. ZMPSiŚ podało, iż w pierwszym etapie postępowania 8 podmiotów pobrało kompletną dokumentację, w drugim – kolejnych 6. Zgodnie z informacją prezesa Zarządu były to „poważne firmy i konsorcja z Europy, Azji”⁴⁹.

W czerwcu 2021 r. rząd poinformował o ujęciu w ramach programu Polski Ład m.in. projektu pogłębienia toru podejściowego, który będzie służył przyszłemu GTK w Świnoujściu (pogłębienie do 17 metrów głębokości, poszerzenie do 500 metrów). Jako wartość prac czepalnych wskazano 4,6 mld zł, a perspektywę czasową ich zakończenia – 2028 r.⁵⁰

W tym samym czasie ZNPSiŚ zapowiedział kolejny przetarg na budowniczego i operatora GTK⁵¹. 6 lipca 2021 r. ogłoszono nowy przetarg. Zgodnie z zapowiedziami procedura wyboru wykonawcy projektu została podzielona na trzy etapy. Pierwszy obejmował przyjmowanie

⁴⁴ [Marek Tarczyński, przewodniczący Rady PISiL: Atutem Świnoujścia jest jego lokalizacja na Bałtyku](#), GospodarkaMorska.pl, 26 lutego 2021 r.

⁴⁵ [Jerzy Wójtowicz, prezes C. Hartwig: Bez terminalu kontenerowego świnoujski port będzie się cofał w rozwoju](#), IntermodalNews.pl, 5 marca 2021 r.

⁴⁶ [Prezydent Świnoujścia: To miasto jest predestynowane do budowy terminalu kontenerowego!](#), PortalMorski.pl, 12 marca 2021 r.

⁴⁷ Pismo nr DOOŚ-TSOOŚ.440.2.2020.JA2 z 4 stycznia 2021 r.

⁴⁸ [ZMPSiŚ poinformował o wynikach konkursu na terminal w Świnoujściu](#), IntermodalNews.pl, 19 kwietnia 2019 r.

⁴⁹ [Jesteśmy zdeterminowani, terminal kontenerowy w Świnoujściu – wywiad z prezesem Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.](#), GospodarkaMorska.pl, 23 kwietnia 2021 r.

⁵⁰ [Portowe inwestycje w Polskim Ładzie](#), 24kurier.pl, 25 czerwca 2021 r.

⁵¹ Ł. Kuś, [Krzysztof Urbaś: Port Szczecin ma większy potencjał dla przeładunku kontenerów](#), 22 czerwca 2021 r.

zgłoszeń od zainteresowanych podmiotów do 30 września 2021 r. Następnie założono zweryfikowanie zgłoszeń pod względem formalnym i wybór podmiotów zakwalifikowanych do dalszego postępowania. Drugi etap polegał na zbieraniu przez komisję przetargową zapytań od potencjalnych wykonawców dotyczących projektu, dokumentacji oraz warunków umów. Komisja udzielała odpowiedzi, wyjaśniając wątpliwości i precyzując wymagania. Założono, iż proces ten zakończy się przygotowaniem i złożeniem ofert, co miało nastąpić do 28 lutego 2022 r. Otwarcie ofert zaplanowano na następny dzień. Trzeci, ostatni etap stanowiły negocjacje prowadzone przez Komisję w celu sprecyzowania treści umów. Założono, iż do finalizacji całego procesu dojdzie przed końcem 2022 r.⁵²

W październiku 2021 r. trzy oferty zainteresowanych podmiotów zostały dopuszczone do II etapu przetargu na wybór wykonawcy i operatora Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Były to: Agencja Rozwoju Przemysłu, brytyjska spółka Baltic Gateway oraz konsorcjum belgijsko-katarskie Deme Concessions i Qterminals. W tym samym czasie ówczesny minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk w odpowiedzi na interpelację posłów Lewicy stwierdził, iż: „Działalność portu w Świnoujściu nie stanowi zagrożenia dla branży turystycznej w tym mieście. Trzeba to bardzo wyraźnie podkreślić. Od wielu lat branża portowa i turystyczna w Świnoujściu współistnieją ze sobą. Z doświadczeń innych portów morskich (w tym krajowych – np. port morski w Gdańsku i największy na Bałtyku głębokowodny terminal kontenerowy typu „hub” zlokalizowany w sąsiedztwie jednej z najatrakcyjniejszych w regionie plaży, na Stogach) wynika, że przy zachowaniu odpowiedniej troski o ograniczenie negatywnego oddziaływania terminali portowych na otoczenie i środowisko, ich działalność nie wpływa negatywnie na turystykę. Co więcej, terminal kontenerowy w Świnoujściu może stać się swoistą dodatkową atrakcją turystyczną”⁵³.

17 listopada 2021 r. Sejm przyjął nowelizację Ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z przeciwdziałaniem skutkom pandemii COVID-19 oraz innych ustaw. Wskazywała ona, iż minister właściwy ds. budżetu – na wniosek ministra gospodarki morskiej – przekaze ZMPSiŚ skarbowe papiery wartościowe o wartości nominalnej nieprzekraczającej 360 mln zł na podwyższenie kapitału zakładowego Zarządu. Środki te zaplanowano do przeznaczenia na budowę falochronu ostonowego zabezpieczającego przyszły Terminal Kontenerowy. W lutym 2022 r. gotowa była jego koncepcja. Harmonogram prac przewidywał trzy lata na projektowanie i uzyskanie wymaganych pozwoleń a kolejne dwa lata na budowę. Na początku 2022 r. trwały ustalenia, czy inwestycję będzie realizować ZMPSiŚ czy Urząd Morski w Szczecinie⁵⁴.

Również w lutym 2022 r. firma BioConsult Schuchardt & Scholie z Bremy przedstawiła wyniki badania zleconego im przez niemieckich europosłów z Meklemburgii-Pomorza Zachodniego, wskazującego konsekwencje dla środowiska wynikające z budowy Terminalu. W raporcie zwrócono uwagę, że naturalna dynamika osadów ulegnie dalszemu pogorszeniu, a na wschód od Terminalu może dojść do znacznej akumulacji osadów i zmiany linii brzegowej. W praktyce oznacza to ryzyko erozji plaż w niemieckich nadmorskich kurortach. Zaniepokojeni tym zagrożeniem burmistrzowie miast wyspy

⁵² [Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu. Nowa odstona konkursu](#), IntermodalNews.pl, 9 lipca 2021 r.

⁵³ J. Madrjas, [Terminal głębokowodny w Świnoujściu. Trzech chętnych i kontrowersje](#), RynekInfrastruktury.pl, 29 października 2021 r.

⁵⁴ [Dla przyszłego terminalu kontenerowego w Świnoujściu. Koncepcja falochronu ostonowego gotowa](#), 24kurier.pl, 13 lutego 2022 r.



Uznam wystosowali wspólny list do rządu polskiego, apelując o zatrzymanie inwestycji, która ich zdaniem miałaby negatywny wpływ na środowisko i cały ekosystem. Lokalne niemieckie władze wyraziły również obawy, że rozwój turystyki na wyspach Uznam i Wolin może zostać znacząco utrudniony w wyniku realizacji tego projektu. Obywatelska inicjatywa Lebensraum Vorpommern (Siedlisko Pomorza Zachodniego, BLV) wyraziła poważne obawy wobec planowanej inwestycji. Niemieccy przeciwnicy inwestycji argumentowali, że projekt narusza zarówno krajowe, jak i unijne przepisy dotyczące ochrony środowiska⁵⁵.

19 maja 2023 r. Rada Ministrów przyjęła program wieloletni pt. „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029”, mającego na celu zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dostępowej do GTK. W jego zakres weszły trzy zadania inwestycyjne: przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego dla Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, budowa falochronu dla nowego portu zewnętrznego w Świnoujściu oraz zakup pogłębiarki dla utrzymania torów podejściowych do Świnoujścia i toru Świnoujście – Szczecin. 25 lipca 2023 r. podpisano preumowę dofinansowania prac nad realizacją pierwszego z nich. Została ona zawarta pomiędzy CUPT a Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie, który będzie odpowiadał za realizację zadania⁵⁶.

W maju 2023 r. poinformowano, iż w postępowaniu prowadzonym przez ZMPSiŚ pozostały dwa podmioty – brytyjska firma Baltic Gateway i konsorcjum belgijsko-katarskie Deme Concessions i Qterminals. Oferty nie złożyła ARP⁵⁷.

29 czerwca 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie poinformował o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla budowy GTK⁵⁸. W dokumencie wskazano brak oddziaływania transgranicznego planowanej inwestycji na Niemcy. Swoje zastrzeżenia zgłosiły niemieckie Ministerstwo Środowiska, stowarzyszenia ekologiczne BUND, Nabu i WWF, BLV, obywatele oraz stowarzyszenia turystyczne.

10 lipca 2023 r. ZMPSiŚ podpisał umowę przedwstępną z konsorcjum Deme Concessions N.V. z siedzibą w Belgii oraz Qterminals W.L.L. z siedzibą w Katarze⁵⁹. Dotyczyła ona 30-letniej dzierżawy terenów zlokalizowanych w porcie zewnętrznym w Świnoujściu, na finansowanie, budowę i eksploatację Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego⁶⁰. Ostateczna umowa nie mogła zostać wówczas zawarta, ponieważ nie zakończyło się uzyskiwanie zgód środowiskowych w postępowaniu międzynarodowym ze stroną niemiecką. Tymczasem wyrażane przez nią wątpliwości narastały – wskazywano spodziewane problemy środowiskowe, dotyczące terenów Natura 2000. Krytyka nie ustawała nawet po wyznaczeniu nowego, wschodniego toru podejściowego, omijającego niemieckie wody terytorialne⁶¹. Faktycznym powodem tych działań było niezadowolenie z polskich planów rozwojowych będących potencjalną konkurencją m.in. dla portu

⁵⁵ [Coraz mocniejszy odzew Niemców na terminalowe plany](#), WyspiarzNiebieski.pl, 16 lipca 2023 r.

⁵⁶ [Port w Świnoujściu zyska nowy tor podejściowy](#), gov.pl, 25 lipca 2023 r.

⁵⁷ J. Miłszewski, [Katarczycy dołączają do wyścigu o terminal kontenerowy w Świnoujściu](#), GospodarkaMorska.pl, 23 maja 2023 r.

⁵⁸ [Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, z dnia 29.06.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.32 w sprawie przystąpienia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu](#).

⁵⁹ Ł. Kuś, [Podpisano przedwstępną umowę na budowę terminalu kontenerowego w Świnoujściu](#), IntermodalNews.pl, 10 lipca 2023 r.

⁶⁰ [W Świnoujściu powstanie Głębokowodny Terminal Kontenerowy. Umowa przedwstępna z Deme Concessions N.V. i Qterminals W.L.L. podpisana](#), logistyka.net.pl 11 lipca 2023 r.

⁶¹ [Niemcom nie podoba się plan polskiej megainwestycji. Unia wkroczy do gry?](#), BusinessInsider.pl, 2 sierpnia 2023 r.



w Hamburgu, finansowanych w znacznym stopniu ze środków unijnych, podczas gdy to Niemcy są największym płatnikiem netto w UE⁶².

Na początku września 2023 r. rozpoczęto dokładne wyznaczanie nowego podejścia dla statków do Świnoujścia. Jak podał Urząd Morski w Szczecinie, dla jego powstania (tor o szerokości minimalnej 500 metrów, długości 65 km i głębokości 17 m) niezbędne będzie usunięcie 130 mln m³ urobku. Dla porównania, przy pogłębieniu toru do Szczecina usunięto 24 mln m³ urobku⁶³.

Pod koniec września 2023 r. zastrzeżenia odnośnie do budowy Terminalu zgłosiło Nadleśnictwo Międzyzdroje. Jego przedstawiciele stwierdzili, iż realizacja inwestycji, w połączeniu z istniejącym gazoportem LNG, odetnie straży pożarnej dostęp do znacznej części lasu (do ok. 150 ha). Nadleśnictwo zgłosiło wobec tego postulat, aby na etapie projektowania uwzględnić rozwiązania zapewniające szybki i nieograniczony dostęp służbom ratunkowym oraz administracji Lasów Państwowych do obszarów leśnych położonych między planowaną inwestycją a terminalem LNG. Kolejnym wskazanym problemem jest punkt poboru wody, którego dostępność ma zostać ograniczona w związku z zamknięciem strefy wokół gazoportu. Polskie nadleśnictwo podkreśla również potrzebę wyznaczenia nowej lokalizacji umożliwiającej obserwację wysp Wolin i Uznam⁶⁴.

10 października 2023 r. budowa GTK w Świnoujściu otrzymała decyzję środowiskową wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie⁶⁵. Strona polska uznała, że zakończono proces konsultacji transgranicznych. Innego zdania były władze gminy Heringsdorf oraz BLV⁶⁶.

13 października 2023 r. Urząd Morski w Szczecinie podpisał umowę na wykonanie analizy nawigacyjnej dla ruchu statków na planowanym wschodnim torze podejściowym do portu morskiego w Świnoujściu. Zlecenie otrzymała firma Projmors ze Szczecina⁶⁷.

9 listopada 2023 r. przedstawiciele ZMPSiŚ oraz inwestora spotkali się z prezydentem Żmurkiewiczem. Omówiono plany współpracy związanej z budową GTK. Wskazano, iż belgijsko-katarskie konsorcjum w ofercie złożonej w postępowaniu przetargowym zobowiązało się do przeprowadzenia działań na rzecz lokalnej społeczności, uzgodnionych z samorządem Świnoujścia, o wartości co najmniej 5 mln euro. 22 listopada ustępujący wiceminister infrastruktury Marek Gróbarczyk wydał zgodę na dzierżawę przez inwestora 75 ha terenu w Świnoujściu na 30 lat⁶⁸. Tymczasem BLV zapowiedziała złożenie pozwu przed Sądem Administracyjnym w Warszawie. Planowały uczynić to władze gminy Heringsdorf, ale nie mają one prawa pozywać na mocy polskich regulacji, w odróżnieniu od inicjatywy obywatelskiej⁶⁹. Ostatecznie nie został złożony pozew, a odwołanie do GDOŚ⁷⁰.

⁶² J. Frączyk, [O co chodzi w konflikcie o inwestycję w Świnoujściu? Niemcy mogą być wściekli](#), BusinessInsider.pl, 6 sierpnia 2023 r.

⁶³ [Urząd Morski w Szczecinie wyznacza nowe podejście do Świnoujścia](#), Polska-Morska.pl, 7 września 2023 r.

⁶⁴ [Nie tylko Niemcy boją się polskiej inwestycji. „Odetnie dostęp”](#), Money.pl, 19 września 2023 r.

⁶⁵ [Obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 10.10.2023 r., znak: WONS-OŚ.420.29.2020.KK.47 w sprawie przedsięwzięcia pn. Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu](#), gov.pl, 10 października 2023 r.

⁶⁶ A. Fedorska, [Spór o port kontenerowy w Świnoujściu. Chodzi o środowisko](#), dw.com, 18 października 2023 r.

⁶⁷ M. Kobryński, [Jest umowa na analizę nawigacyjną dla toru podejściowego do Świnoujścia](#), RynekInfrastruktury.pl, 13 października 2023 r.

⁶⁸ [Budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu w pełni potwierdzona](#), GospodarkaMorska.pl, 22 listopada 2023 r.

⁶⁹ [Heringsdorfer klagen gegen geplanten Containerhafen in Swinemünde](#), ndr.de, 23 listopada 2023 r.

⁷⁰ A. Fedorska, [Port kontenerowy w Świnoujściu. Ekolodzy odwołują się](#), dw.com, 15 grudnia 2023 r.



Odwołanie zostało złożone także przez polską organizację ekologiczną oraz prezydenta Świnoujścia⁷¹.

Początkowo strona niemiecka wiązała pewne nadzieje związane z nowym polskim rządem odnośnie zablokowania budowy GTK. Zadeklarował on jednak, iż nie wycofa się z realizacji tej inwestycji – nowy wiceminister infrastruktury, odpowiedzialny za gospodarkę morską, Arkadiusz Marchewka (pochodzący ze Szczecina), oświadczył w styczniu 2024 r., iż budowa Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu jest potrzebna, jednak „nie może być tak, że przejedzie jakiś legislacyjny państwowy walec, który sprawi, że ta inwestycja będzie realizowana bez wystuchania głosu mieszkańców”⁷².

Na początku stycznia 2024 r. Urząd Morski w Szczecinie ogłosił przetarg na opracowanie dokumentacji geotechnicznej dla budowy nowego falochronu ostonowego⁷³. Natomiast pod koniec tego miesiąca uruchomiono procedurę przetargową na przygotowanie studium wykonalności (wraz z analizą kosztów i korzyści) oraz innymi opracowaniami dotyczącymi utworzenia wschodniego toru podejściowego do portu w Świnoujściu, mającego służyć GTK.

25 stycznia 2024 r. minister gospodarki niemieckiego kraju związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie oświadczył, iż władze tego landu nie zamierzają podejmować kroków prawnych przeciwko planowanej budowie Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Jak stwierdził, otrzymano stosowne wyjaśnienia od strony polskiej. W rezultacie regionalne władze zdecydowały o rezygnacji z dalszego sprzeciwu wobec tej inwestycji⁷⁴. Pomimo tego do krytyków planowanej inwestycji dołączył Centralny Związek Niemieckich Operatorów Portów Morskich, zarzucając polskim inwestorom mniej restrykcyjne podejście do przepisów unijnych dotyczących ochrony środowiska niż w przypadku tamtejszych podmiotów. Zwrócono także uwagę na konkurencję dla portu w Rostocku, jaką stanie się GTK⁷⁵.

W lutym 2024 r. Urząd Morski w Szczecinie ogłosił przetarg na przeprowadzenie badań ferromagnetycznych dna morskiego w rejonie portu w Świnoujściu. Prace objęły obszar przeznaczony na budowę falochronu zabezpieczającego przyszły port zewnętrzny, gdzie ma powstać GTK. Cel badań to identyfikacja i eliminacja potencjalnych zagrożeń, takich jak niewybuchy⁷⁶. Przetarg wygrała firma Uxo Marine z Rumi. Umowę podpisano 6 września 2024 r.⁷⁷

W kwietniu 2024 r. wojewoda zachodniopomorski wydał decyzję lokalizacyjną w zakresie dostępu dla GTK. Otworzyło to drogę do projektowania infrastruktury dostępowej do Terminalu od strony morza, drogowego oraz kolejowego⁷⁸.

⁷¹ [Wielkie kontenerowce będą zawijać do Świnoujścia](#), Polska-Morska.pl, 17 lutego 2024 r.

⁷² W. Basałygo, [Arkadiusz Marchewka: W kwestii terminala kontenerowego w Świnoujściu ważny jest głos mieszkańców](#), TwojeRadio.fm, 11 stycznia 2024 r.

⁷³ M. Kobryński, [Świnoujście: Ważny przetarg dla budowy terminala kontenerowego](#), RynekInfrastruktury.pl, 3 stycznia 2024 r.

⁷⁴ R. Kamiński, [Nie będzie niemieckiego sprzeciwu wobec terminalu kontenerowego w Świnoujściu? Meklemburgia-Pomorze Przednie nie wnosi sprawy do sądu](#), GospodarkaMorska.pl, 25 stycznia 2024 r.

⁷⁵ [Niemcy boją się portu w Świnoujściu. Apelują do swojego rządu](#), Money.pl, 22 stycznia 2025 r.

⁷⁶ M. Kobryński, [Ważny przetarg dla głębokowodnego terminala kontenerowego w Świnoujściu](#), RynekInfrastruktury.pl, 29 lutego 2024 r.

⁷⁷ Ł. Kuś, [Podpisano umowę na badania przed budową falochronów dla terminalu w Świnoujściu](#), IntermodalNews.pl, 5 września 2024 r.

⁷⁸ [Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu z decyzją lokalizacyjną dostępu](#), PortalMorski.pl, 17 kwietnia 2024 r.



6 maja 2024 r. podpisano umowę na wykonanie studium wykonalności wschodniego toru podejściowego. Urząd Morski w Szczecinie zawarł ją z konsorcjum firm Projmors i Eko-Konsult z Gdańska⁷⁹. Jednocześnie trwały działania belgijsko-katarskiego konsorcjum, mające na celu utworzenie spółki celowej, która miała być stroną umowy przyrzeczonej.

Również w maju nowym prezydentem Świnoujścia została Joanna Agatowska (Nowa Lewica), do tej pory przewodnicząca rady miasta, znana ze sceptycznego stosunku do budowy Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Urząd Miasta pod jej kierownictwem złożył odwołanie od decyzji lokalizacyjnej wojewody zachodniopomorskiego. Wskazuje ono na brak rzetelnej oraz niezależnej analizy dotyczącej wpływu Terminalu na miasto i jego mieszkańców. Podkreślono, że nie przeprowadzono konsultacji społecznych ani referendum. W dokumencie zaznaczono, że priorytetem powinien być interes miasta, a nie prywatne korzyści inwestora, którym jest belgijsko-katarskie konsorcjum. Jak wskazano, decyzja o lokalizacji została podjęta z naruszeniem lub pominięciem wielu przepisów – całkowicie pominięto kwestie uciążliwości dla lokalnej społeczności oraz zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa, zwłaszcza że inwestycja ma powstać w pobliżu terminalu LNG. Nowo wybrane władze Świnoujścia zwróciły też uwagę, że obecna infrastruktura drogowa miasta nie jest przystosowana do obsługi transportu kontenerów, które po rozładunku będą musiały opuścić port drogą lądową. Wskazały one, iż istnieją obawy, że Terminal stanie się zagrożeniem nie tylko dla prawobrzeżnej części miasta, ale także dla jego lewobrzeżnej, uzdrowiskowej i hotelowej strefy⁸⁰. W lipcu 2024 r. odwołanie złożone przez prezydent Świnoujścia zostało oddalone⁸¹. W tym samym czasie, podczas spotkania mieszkańców osiedla Warszów, zebrani jednogłośnie zagłosowali przeciw lokalizacji Terminalu Kontenerowego na plaży⁸².

26 września 2024 r. na mocy uchwały Rady Miasta Świnoujście została powołana Rada Programowa z zespołem ekspertów ds. analizy i oceny skutków budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. W jej skład weszli przedstawiciele Świnoujścia, w tym reprezentanci lokalnej społeczności i Rady Miasta, a także delegaci z Gminy Międzyzdroje, Północnej Izby Gospodarczej oraz Świnoujskiej Organizacji Turystycznej⁸³.

W październiku 2024 r. prezes ZMPSiŚ Jarosław Siergiej wziął udział w spotkaniu z mieszkańcami Warszowa, dotyczącym szczegółów budowy Terminalu Kontenerowego⁸⁴.

Pod koniec listopada 2024 r. podpisano umowy na badania ferromagnetyczne w zakresie dna morskiego i przyszłego toru podejściowego (5640 ha) oraz na lądzie (38 ha)⁸⁵.

⁷⁹ D. Sieciński, [Podpisanie umowy na studium wykonalności nowego toru podejściowego](#), ums.gov.pl, 6 maja 2024 r.

⁸⁰ J. Kowalewska, [Świnoujście odwołało się od decyzji w sprawie lokalizacji terminala kontenerowego. „Nie ma akceptacji mieszkańców”](#), szczecin.wyborcza.pl, 25 maja 2024 r.

⁸¹ [Oddalenie odwołania ws. Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu](#), Polska-Morska.pl, 9 sierpnia 2024 r.

⁸² [Mieszkańcy powiedzieli „nie” terminalowi kontenerowemu](#), 24kurier.pl, 8 lipca 2024 r.

⁸³ [Uchwała nr VIII/42/2024 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 września 2024 r. w sprawie powołania Rady Programowej z zespołem ekspertów do spraw analizy i oceny skutków budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu](#).

⁸⁴ R. Kamiński, [Prezes ZMPSiŚ spotkał się z mieszkańcami Świnoujścia w sprawie budowy terminala kontenerowego](#), GospodarkaMorska.pl, 21 października 2024 r.

⁸⁵ M. Kobryński, [Terminal kontenerowy w Świnoujściu: Kolejne umowy podpisane](#), RynekInfrastruktury.pl, 29 listopada 2024 r.

3 lutego 2025 r. wiceminister infrastruktury Arkadiusz Marchewka poinformował o odrzuceniu m.in. skargi złożonej przez BLV i wydaniu ostatecznej decyzji środowiskowej dla GTK. Nastąpiło to po uzupełnieniu dokumentacji projektu, dokonanej przez ZMPSiŚ⁸⁶.

10 lutego 2025 r. premier Donald Tusk podczas konferencji „Polska. Rok przetomu” zaprezentował informacje na temat nowej polskiej strategii gospodarczej na kolejne lata. Wśród tematów poruszonych przez szefa rządu znalazły się także te dotyczące kondycji portów morskich zlokalizowanych w naszym kraju. Premier zwrócił uwagę na kluczowe znaczenie osi logistycznej północ – południe, również ze względu na kwestie bezpieczeństwa Polski. Jak podał, „według ostrożnych szacunków możemy liczyć na wzrost przeładunków kontenerowych we wszystkich polskich portach. (...) Do 2030 roku powinniśmy potroić przeładunki w polskich portach”⁸⁷. Szefowi rządu wtórował minister finansów Andrzej Domański, który wspominał o znaczeniu budowy GTK: „Konkurujemy z portami Morza Północnego oraz z portami adriatyckimi, które również bardzo intensywnie inwestują w rozwój. Dlatego planujemy i realizujemy kolejne inwestycje, takie jak choćby budowa Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu czy nowe terminale Baltic Hub w Gdańsku”. Jak podkreślił, aby jednak w pełni wykorzystać potencjał polskich portów, niezbędna jest modernizacja połączeń kolejowych, jako elementu umożliwiającego realizację sprawnych połączeń logistycznych⁸⁸. Przywołane przez premiera liczby dotyczące przewidywanych ogromnych wzrostów przeładunków kontenerów w polskich portach wywołały kontrowersje wśród ekspertów zajmujących się tym tematem. Część z nich wskazywała na niskie prawdopodobieństwo realizacji takiego scenariusza. Inni twierdzili, iż najprawdopodobniej prezesowi Rady Ministrów chodziło nie o przeładunki, lecz o obroty kontenerowe⁸⁹.

Pod koniec marca 2025 r. niemiecka organizacja Lebensraum Vorpommern zaskarżyła do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie decyzję środowiskową dotyczącą budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu, domagając się jej wstrzymania. Niemcy argumentowali to obawami o środowisko naturalne, szczególnie w kontekście wzmożonego ruchu statków i potencjalnego zagrożenia dla przyrody wyspy Uznam. W odpowiedzi wiceminister Marchewka podkreślił, że zarzuty mają charakter gospodarczy i są próbą ochrony niemieckich interesów, zwłaszcza portu w Rostocku. Strona polska zapewniała też, że cała procedura środowiskowa została przeprowadzona zgodnie z unijnymi standardami i odbyły się konsultacje transgraniczne⁹⁰.

W ostatnich dniach kwietnia 2025 r. ZMPSiŚ podpisał umowę z firmą Projmors na przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej drogi technicznej niezbędnej do rozpoczęcia budowy GTK. Ma ona umożliwić dojazd ciężkiego sprzętu oraz realizację dalszych etapów inwestycji. Zakres prac obejmuje badania geologiczne, uzyskanie

⁸⁶ Ł. Kuś, [Terminal kontenerowy w Świnoujściu z ostateczną decyzją środowiskową](#), IntermodalNews.pl, 3 lutego 2025 r.

⁸⁷ [Premier: do 2030 r. powinniśmy potroić przeładunki w polskich portach](#), GospodarkaMorska.pl, 10 lutego 2025 r.

⁸⁸ S. Tatach, [Donald Tusk zapowiada rozkwit polskich portów. „Potrójny wzrost przeładunków”](#), Biznes.Interia.pl, 10 lutego 2025 r.

⁸⁹ [Eksperti różnią się w ocenach prognoz wzrostu przeładunków kontenerowych w portach do 2030](#), GospodarkaMorska.pl, 11 lutego 2025 r.

⁹⁰ A. Kraśnicki jr, [Niemiecka organizacja próbuje przed polskim sądem zablokować budowę terminalu kontenerowego w Świnoujściu](#), szczecin.wyborcza.pl, 29 marca 2025 r.

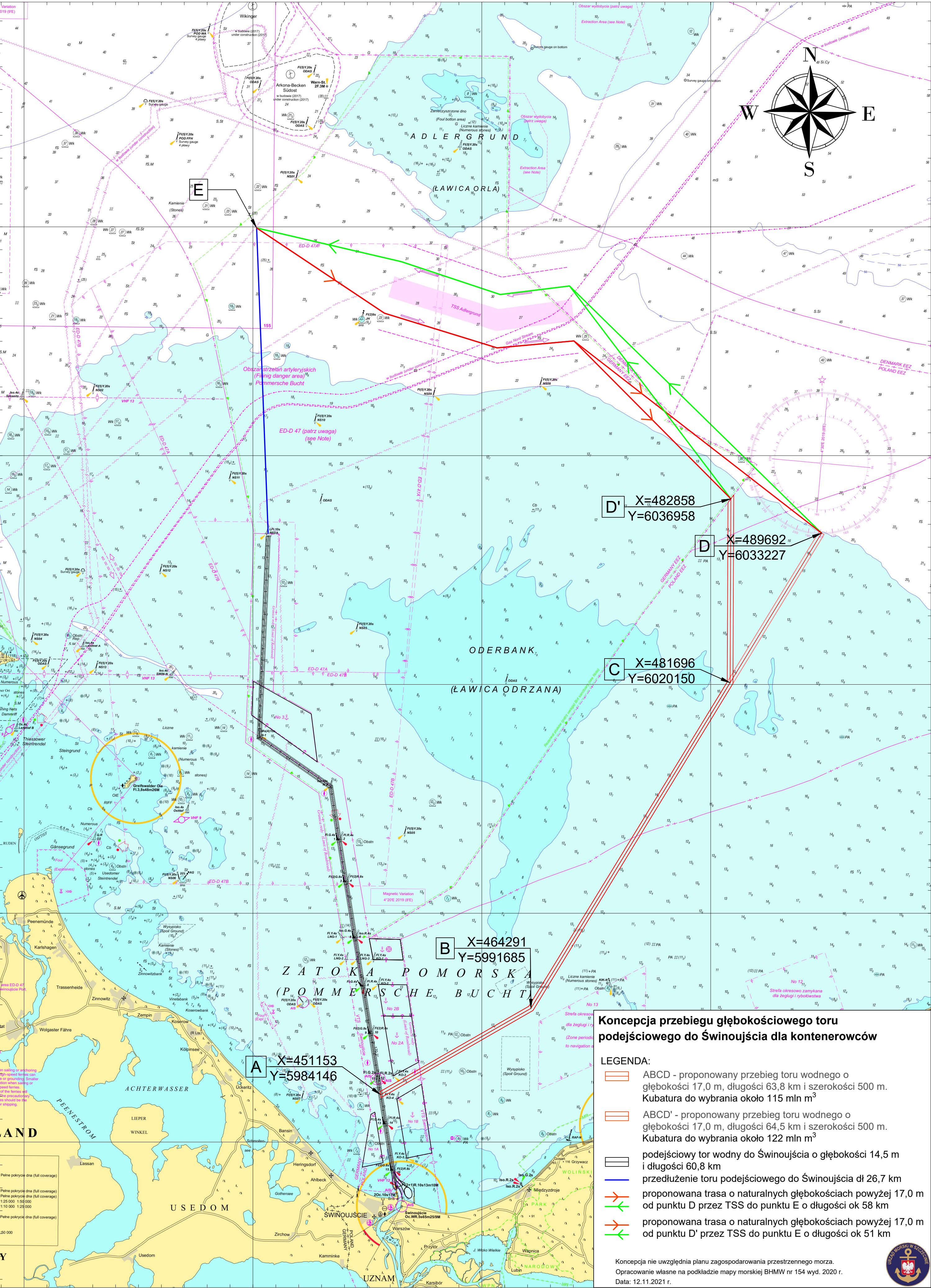


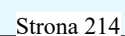
wymaganych decyzji administracyjnych i pozwolenia na budowę, a także nadzór autorski nad przyszłymi robotami⁹¹.

29 kwietnia 2025 r. miało miejsce posiedzenie Rady Programowej ds. analizy i oceny skutków budowy GTK, w której poza jej członkami udział wzięli m.in. przedstawiciele ZMPSiŚ, konsorcjum Deme Concessions / Qterminals, szczecińskiego oddziału GDDKiA, PKP Polskich Linii Kolejowych, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Szczecinie. W jej trakcie przeprowadzono dyskusję na temat zagadnień związanych z różnymi aspektami inwestycji.

Zgodnie ze stanem na koniec kwietnia 2025 r., trwają różnego rodzaju prace przygotowawcze dotyczące budowy GTK w Świnoujściu. Strona rządowa podtrzymuje termin wykonania inwestycji na przełom 2028 i 2029 r. oraz narrację, iż jej realizacja będzie w nadchodzących latach jednym z kluczowych impulsów dla gospodarki regionu i całego kraju, który dodatkowo zwiększy szeroko pojmowane bezpieczeństwo Polski. W tej sprawie panuje konsensus pomiędzy największymi siłami politycznymi w Sejmie, choć opozycja parlamentarna stale zarzuca rządowi blokowanie budowy. Tymczasem znaczna grupa mieszkańców Świnoujścia i Międzyzdrojów oraz samorządowcy wciąż wyrażają swoje sceptyczne zdanie względem realizacji tej inwestycji.

⁹¹ [Pierwszy krok do budowy w Świnoujściu Głębokowodnego Terminala Kontenerowego](#), intermodalnews.pl, 28 kwietnia 2025 r.









Ministerstwo Infrastruktury

Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Znak pisma: BM-2.014.9.2025

Warszawa, 30 kwietnia 2025

Pani **Aleksandra Bałyk**

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Szanowna Pani,

w odpowiedzi na wniosek o udostępnienie informacji publicznej z dnia 28 lutego 2025 r. poniżej przedstawiam stosowne informacje.

1. Jak bardzo aktualne są prognozy dotyczące przyszłej liczby przeładunków kontenerów w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym w Świnoujściu? Prosimy o udostępnienie danych/informacji oraz metodyki i źródła danych.

Najbardziej aktualnym dokumentem określającym zakładaną ilość kontenerów obsługiwanych przez terminal, będącym w posiadaniu Ministerstwa Infrastruktury, jest załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia z dnia 10.10.2023 r., który w tym zakresie nie został uchylony decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 31.01.2025 r.

W załączniku tym podano, iż: „Zakładana przewidywana ilość kontenerowców obsługiwanych przez terminal kontenerowy to: w etapie I - na poziomie: kontenerowce oceaniczne: ok. 52 jednostki rocznie (ok. 1 szt. tygodniowo), kontenerowce feederowe: ok. 110 jednostki rocznie (ok. 2/3 szt. tygodniowo), natomiast w etapie II docelowym (rozwojowym): kontenerowce oceaniczne: 157 statków rocznie (ok. 3 szt. tygodniowo) oraz kontenerowce feederowe: 333 statki rocznie (ok. 6 szt. tygodniowo).”

Jednocześnie należy podkreślić, iż realizatorem inwestycji związanej z budową Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu jest Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

2. Jakie w ostatnich latach zostały zrealizowane inwestycje infrastrukturalne na liniach wchodzących w skład magistrali kolejowej C-E 59 (linie kolejowe nr 273, 428, 277, 276, 136, 151), mające na celu poprawę przepustowości tej trasy, przede wszystkim w przewozach towarowych i z myślą o porcie Szczecin-Świnoujście oraz przyszłym Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym (GTK), który ma powstać w Świnoujściu?

W ostatnich latach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. [PKP PLK] w ramach Krajowego Programu Kolejowego [KPK] zakończyła prace w ramach poniższych projektów usprawniających dostęp do Zespołu Portów Morskich Szczecin-Świnoujście:

- Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu;

- Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351;
- Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich – etap III Budowa mostu kolejowego na Odrze w Szczecinie Podjuchach wraz z robotami towarzyszącymi;
- Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra wraz z łącznicami nr 821 i 822.

3. Jakie są obecnie realizowane inwestycje infrastrukturalne na liniach wchodzących w skład magistrali kolejowej C-E 59 (linie kolejowe nr 273, 428, 277, 276, 136, 151), które mają na celu poprawę przepustowości tej trasy, przede wszystkim w przewozach towarowych i z myślą o przyszłym Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym (GTK), który ma powstać w Świnoujściu?

Obecnie PKP PLK realizuje zadanie „Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów – Grabiszyn – Głogów. Szlak Wołów – Brzeg Dolny”. W ramach zadania zostanie kompleksowo wymieniona nawierzchnia kolejowa i wzmocnione podtorze. Zostanie zmodernizowanych 11 przepustów, most w miejscowości Piotroniowice (w km 38,293) oraz dostosowanych 5 przejazdów kolejowych do prędkości 120 km/h. Ponadto zostaną wymienione wyeksploatowane lub uszkodzone elementy sterowania ruchem kolejowym. Planowane zakończenie zadania to IV kw. 2025 r.

4. Jakie są obecnie planowane inwestycje infrastrukturalne na liniach wchodzących w skład magistrali kolejowej C-E 59 (linie kolejowe nr 273, 428, 277, 276, 136, 151), które mają na celu poprawę przepustowości tej trasy, przede wszystkim w przewozach towarowych i z myślą o przyszłym Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym (GTK), który ma powstać w Świnoujściu? Jaki jest ich planowany zakres, harmonogram (horyzont realizacji) oraz zakładane źródła finansowania?

Wśród projektów planowanych do realizacji przez PKP PLK usprawniających obsługę kolejową Zespołu Portów Morskich Szczecin-Świnoujście, w tym również i powstającego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego znajdują się: prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki, wraz ze stacją Kędzierzyn Koźle.

Oprócz powyższego, na liście rezerwowej KPK znajdują się poniższe projekty, których realizacja będzie uzależniona od pozyskania środków finansowych:

- Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Rzepin – Szczecin Podjuchy;
- Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Głogów – Rzepin;
- Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn - Rzepin, odcinek Grabiszyn – Głogów (granica województwa);
- Prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław Główny – Międzylesie;
- Prace na linii kolejowej C– E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów.

Z uwagi na brak zapewnienia finansowania dla ww. projektów nie jest możliwe określenie w tym momencie harmonogramów ich realizacji.

5. Jakie obecnie Ministerstwo Infrastruktury identyfikuje "wąskie gardła" na magistrali kolejowej C-E 59 (linie kolejowe nr 273, 428, 277, 276, 136, 151), ograniczające jej przepustowość, zwłaszcza w zakresie przewozu kolejną ładunków skonteneryzowanych?

W 2024 r. zrealizowano przez PKP PLK ze środków krajowych prace na linii kolejowej nr 276 Wrocław – Międzyzlesie - rewitalizacja torów wraz z robotami towarzyszącymi. Działania te pozwoliły na likwidację ograniczeń prędkości w przedziale 20 - 60 km/h i przywrócenie prędkości 120 km/h. Wartość zadania to 97,8 mln zł. Ponadto PKP PLK zaplanowała do realizacji w okresie 2024-2025 r. prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów – Grabiszyn – Głogów, Szlak Wołów – Brzeg Dolny. Konieczność tych działań wynika z ograniczenia prędkości na torze nr 2, powodującego wydłużenie czasu jazdy i zmniejszenie przepustowości. Realizacja zadania pozwoli na likwidację ograniczeń prędkości do 50 km/h i umożliwienie podniesienia prędkości do 120 km/h. Wartość zadania to 61,6 mln zł.

Obecnie Spółka prowadzi dwa postępowania przetargowe obejmujące prace na linii kolejowej C-E 59:

- Zaprojektowanie i wykonanie robót na linii kolejowej nr 273 od km 116,000 do km 285,000 realizowanego w ramach projektu Prace na wybranych odcinkach ciągu linii kolejowej C-E 59 w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO);
- Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na linii kolejowej nr 273 na odcinku granica IZ w km 285,000 do Szczecin Podjuchy w km 346,358 oraz prace na linii kolejowej nr 401 na odcinku Szczecin Dąbie SDB w km -0,636 do Lubiewo w km 88,100 realizowanego w ramach projektu Prace na wybranych odcinkach ciągu linii kolejowej C- E 59 w ramach KPO.

6. Osiągnięcie jakiej docelowej przepustowości na wspomnianej magistrali kolejowej C- E 59 w zakresie przewozów kontenerów z planowanego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu na południe zakładają plany ministerialne w zakresie inwestycji infrastrukturalnych na tym szlaku? Czy możliwa będzie obsługa ok. czterdziestu 750-metrowych pociągów kontenerowych (o obciążeniu 221 kN na oś) na dobę na trasie Świnouście – Wrocław i dalej do Czech, Austrii i Słowacji (linią kolejową nr 273 - "Nadodrzanką"), przy założeniu spełnienia wymaganych przez rynek parametrów efektywności przewozów (czas, jakość i koszt)? Wspomniana liczba pociągów wynika z deklarowanej przez decydentów wielkości przeładunków w przyszłym terminalu i zakładanego przez nich udziału kolei w obsłudze tychże.

Dla linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny trwają obecnie prace przygotowawcze do kompleksowej modernizacji, której celem byłoby dostosowanie infrastruktury do prędkości maksymalnej 160 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 120 km/h dla pociągów towarowych, a także zapewnienie pozostałych parametrów sieci TEN-T dla ruchu towarowego, tj. nacisków osi 221 kN/oś oraz długości pociągów 750 m. Do czasu kompleksowej modernizacji, w celu zapewniania możliwie najwyższych parametrów oraz przepustowości, w najbliższych latach na linii nr 273 realizowane będą najpilniejsze prace w ramach KPO. Dla linii kolejowej nr 401, w ramach prowadzonych prac przygotowawczych (studium wykonalności), w grudniu 2024 r. został wybrany wariant rekomendowany, którego zakres obejmuje między innymi:

- Zapewnienie możliwości jazdy pociągów o długości 750 m (poprzez wydłużenie 19 torów dodatkowych na stacjach);
- Dostosowanie do kursowania pociągów towarowych z prędkością 120km/h na większości trasy;
- Wybudowanie bezkolizyjnego połączenia linii 401 z linią 351 w stacji Szczecin Dąbie;
- Zwiększenie przepustowości na kluczowym odcinku Regalica – Szczecin Dąbie (poprzez dobudowę dodatkowej pary torów);
- Zwiększenie przepustowości linii poprzez zabudowę samoczynnej blokady liniowej;
- Likwidacja punktowych ograniczeń prędkości;
- Budowa bezkolizyjnego połączenia torów linii kolejowej nr 273 z linią kolejową nr 351 od st. Szczecin Podjuchy do p.odg. Dziewoklicz;
- Umożliwienie bezkolizyjnego zjazdu pociągów towarowych jadących z kierunku Goleniowa i Stargardu do stacji Szczecin Port Centralny nową łącznicą;
- Budowa nowej stacji do obsługi ruchu towarowego – ST Goleniów Towarowy;
- Kontynuacja procesu inwestycyjnego, w tym opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania Prace na ciągu C-E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy, aktualnie ujęta jest na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. Dalsze prace możliwe będą w przypadku pozyskania niezbędnych środków finansowych.

7. Jakie planuje się inwestycje drogowe na terenie gmin Świnoujście i Międzyzdroje dla obsługi przewozu towarów z przyszłego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu (GTK), także w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa komunikacyjnego (np. na wypadek awarii lub wypadku)? Uprzejmie uprasza się o udostępnienie ewentualnych planów, projektów, studiów wykonalności lub innych istniejących opracowań prezentujących wspomniane inwestycje, w tym opracowania dotyczące budowy planowanego łącznika drogowego pomiędzy S3 a GTK, który ma mieć swój początek w węźle Łunowo.

8. Prośba o udostępnienie istniejących prognoz ruchu drogowego dla gminy Świnoujście i Międzyzdroje na okres w trakcie budowy i po uruchomieniu Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Skąd czerpano dane do tych prognoz? Czy istnieją prognozy natężeń ruchu na drogach dojazdowych do węzłów na trasie S3 w gminach Świnoujście i Międzyzdroje po jej otwarciu? Jeśli istnieją, również prosimy o ich udostępnienie.

9. Czy znane są plany reorganizacji ruchu drogowego mające na celu zapewnienie ww. elementów i jednocześnie dostępność do portu? Jeśli tak, prosimy o ich udostępnienie.

W odniesieniu do punktów 7 – 9 informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie posiada informacji w zakresie inwestycji drogowych na terenie gmin Świnoujście i Międzyzdroje dla obsługi przewozu towarów z przyszłego Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu (GTK) oraz budowy planowanego łącznika drogowego pomiędzy drogą ekspresową S3 a GTK, a także prognoz i reorganizacji ruchu drogowego w tym obszarze.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.) reguluje, do jakiej kategorii zaliczana jest dana droga publiczna. Każdy może z niej korzystać, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Zarządcy dróg odpowiadają za drogi publiczne w Polsce, które dzielą się na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Zarządcami dróg są dla dróg:

- krajowych - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
- wojewódzkich - zarząd województwa;
- powiatowych - zarząd powiatu;
- gminnych - wójt (burmistrz, prezydent miasta).

Zarządcą wszystkich dróg w granicach miasta na prawach powiatu z wyjątkiem dróg ekspresowych oraz autostrad jest prezydent miasta.

Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, do zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, utrzymanie nawierzchni drogi, chodników i drogowych obiektów inżynierskich.

Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór jedynie nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, który jest zarządcą dróg krajowych. Minister Infrastruktury nie nadzoruje pozostałych zarządców dróg i nie ma możliwości formalnych ingerowania w sprawy pozostające w kompetencji organów samorządowych.

Mając na uwadze obowiązujące przepisy prawa, należy stwierdzić, iż minister właściwy do spraw transportu nie jest organem właściwym w sprawie przedmiotowych pytań oraz nie nadzoruje i nie pełni żadnych funkcji kontrolnych wobec organów jednostek samorządu terytorialnego.

10. Jakie są założenia techniczne, organizacyjne i prognozy obsługi ładunków przybywających do/wyruszających z Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu przez żeglugę śródlądową z wykorzystaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej? Na podstawie czego bazują te założenia? Jaka jest możliwa do uzyskania przepustowość tego szlaku? Kiedy będzie ona możliwa do uzyskania? Czy trwające projekty strategiczne mające na celu rozwój polskiej żeglugi śródlądowej („Rozwój sektora żeglugi śródlądowej”, Program wieloletni pn. "Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028", „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m”, „Rozwój transportu intermodalnego”) są wystarczające, aby osiągnąć ten cel? Jaki udział przewozów mógłby zostać przejęty przez transport śródlądowy z zakładanych 2 mln TEU rocznie? Czy założenia na jakich bazowano są publiczne? Jeśli nie, to czy są w stanie Państwo udostępnić materiał źródłowy?

Powiązanie zwiększenia możliwości przeładunkowych portów morskich z układem sieci dróg wodnych na ich zapleczu jest stałym elementem planowania rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. Projekt strategiczny pn. Rozwój sektora żeglugi śródlądowej, realizowany jest w oparciu o przyjętą uchwałą nr 180/2023 Rady Ministrów z dnia 3 października 2023 r. Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (dalej: KPŻ2030) –

będący jedynym dokumentem planistycznym dla żeglugi śródlądowej. W dokumencie określono zadania mające na celu zwiększenie roli sektora w systemie transportowym kraju. Ponadto działania zaplanowane w KPŻ2030 mają m.in. zapewnić prawidłowe funkcjonowanie żeglugi śródlądowej na wykorzystywanych transportowo odcinkach dostępowych do portów morskich, w tym portów morskich Szczecin i Świnoujście.

W przypadku inwestycji dot. budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu należy zaznaczyć, że Odrzańska Droga Wodna (ODW) stanowi naturalne zaplecze transportowe, odciążające sieć drogową i kolejową w dwóch kierunkach – na południe Polski oraz na zachód, w kierunku Berlina. ODW na odcinku pomiędzy zespołem portów morskich Szczecin-Świnoujście a połączenie z kanałami niemiecki posiada klasę Vb (od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej jako rzeka Regalica do ujścia do jeziora Dąbie oraz od jazu w miejscowości Widuchowa (km 704,1 rzeki Odry) do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgałęzieniami.). Odcinek ten jest częścią międzynarodowej drogi wodnej E-30, której przepustowość może wynosić około 3-5 mln ton rocznie, w zależności od warunków eksploatacyjnych i stanu drogi wodnej.

Według prognoz przygotowanych na potrzeby opracowania KPŻ2030 w 2030 r. przepustowość ODW może wynosić ok. 6,8 mln ton rocznie. Przy czym zakłada się, że w 2030 r. 63,69% transportu stanowić będzie grupa ładunkowa towarów masowych stałych, 24,62 % – towarów drobnicowych, 6,97% – kontenery, 4,14% – towary masowe płynne, a 0,57% – ponadgabaryty. W perspektywie wieloletniej prognozuje się znaczący spadek przewozu towarów masowych stałych na rzecz transportu kontenerowego i drobnicowego. Szacuje się, że największa ilość ładunków będzie transportowana na ODW w szczególności na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście – Republika Federalna Niemiec, a dla odcinka górnej Odry przewóz ładunków zwiększy się między innymi w obsłudze aglomeracji i terenów przemysłowych (stref gospodarczych) w okolicach Wrocławia, Opola i Gliwic. Powyższe prognozy mają charakter ogólny i dotyczące określenia przepustowości dla całej długości ODW. Natomiast szczegółowe prognozy dla ładunków generowanych przez Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu nie były przygotowywane na etapie prac nad KPŻ2030. To, jaka część prognozowanych ładunków będzie rezultatem przedmiotowej inwestycji, zależy od wielu zmiennych, wśród których najważniejszym będzie dostępność ODW zarówno w kierunkach zachodnim jak i północ-południe.

11. Jakie inwestycje są wymagane, aby możliwe stało się optymalne obsługiwanie towarów przybywających do/wyurszających z Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu poprzez Odrzańską Drogą Wodną? Zakłada się, że które jej odcinki będą mieć odpowiednią przepustowość do tego celu w jakim terminie? Jaki jest realny termin wykonania wszelkich koniecznych inwestycji? Czy zabezpieczono środki finansowe na ich realizację lub wiadomo, że takie zabezpieczenie będzie możliwe w zakładanym terminie? Jak wysokie będą te środki?

W kontekście Odrzańskiej Drogi Wodnej jednym z celów realizacji KPŻ2030 jest zapewnienie w jej przebiegu Dobrych Warunków Nawigacyjnych, definiowanych jako:

- utrzymanie głębokości tranzytowej na poziomie 1,8 m na ODW (Gliwice-Ognica) – umożliwiającej prowadzenie żeglugi do 80% dni w roku,

- utrzymanie głębokości tranzytowej na poziomie 2,5 m na ODW (Ognica-Szczecin),
- zapewnienie prześwitów pod przyszłą infrastrukturą krzyżującą się z drogą wodną na poziomie pozwalającym na transport co najmniej dwóch warstw kontenerów,
- utrzymanie dróg wodnych zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, w tym publikacja komunikatów nawigacyjnych i innych informacji dotyczących aktualnych warunków na drogach wodnych,
- zapewnienie dostępności Systemu Usług Informacji Rzecznej (RIS).

Mając na uwadze powyższe w KPŻ2030 wskazano 11 inwestycji, wśród których najważniejsze w zakresie przywrócenia przepustowości ODW są:

- 1) Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów;
- 2) Budowa jazu klapowego na stopniu wodnym Ujście Nysy w km 180,50 rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- 3) Modernizacja śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących;
- 4) Modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej – Etap II;
- 5) Modernizacja Kanału Gliwickiego – szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych - etap I (sekcja V i VI);
- 6) Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Dla pięciu z wyżej wymienionych inwestycji (pkt. 1,2,3,5,6) planuje się zapewnienie współfinansowania w ramach środków z Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027, gdzie na rozwój żeglugi śródlądowej zaprogramowano ok. 200 mln euro.

W lutym 2024 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP) zakończyło prace w ramach zadania pn. Prace modernizacyjne na Odrze granicznej Etap I, który obejmował remont 171 ostróg, budowę 21 nowych oraz wykonanie umocnień brzegowych. Dla etapu II tego przedsięwzięcia, ujętego w KPŻ2030, przygotowano dokumentację projektową. Wydana dla obu etapów decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 18 marca 2020 r. przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie została uchylona wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w dniu 27 stycznia 2025 r. W przypadku uprawomocnienia się wyroku decyzja wróci do ponownego rozpatrzenia do Organu I instancji.

Podstawą do kontynuacji odbudowy zabudowy regulacyjnej i realizacji inwestycji zaplanowanej w ramach KPŻ2030 jest Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi) z dnia 27 kwietnia 2015 r.

Obecnie w ramach ww. umowy realizowane jest zadanie pn. Przebudowa mostu w celu zapewnienia minimalnego prześwitu - most drogowy w km 2,45 rzeki Warty w Kostrzynie nad Odrą, którego ukończenie planuje się na 2025 r. Koszt inwestycji to ok. 117 mln zł.

Oprócz realizacji inwestycji kluczową rolę odgrywa utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę. Na ten cel w 2025 r. administracja drogi wodnej tj. PGW WP zaplanowała kwotę ok. 40 mln zł., z czego ponad 18 mln zł zostało przyznanych do regionalnych zarządów gospodarki wodnej w Szczecinie, Wrocławiu i Gliwicach. Środki te zostaną wykorzystane na utrzymanie należytego stanu technicznego budowli i urządzeń hydrotechnicznych służących żegludze oraz ich właściwą obsługę, systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klas drogi wodnej oraz oznakowanie nawigacyjne szlaku żeglownego, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych czy budowli i linii przesyłowych krzyżujących się z drogą wodną.

Podkreślenia wymaga, że ODW na odcinku Świnoujście-Szczecin-Berlin posiada już wymagane parametry eksploatacyjne do transportu ładunków skonteneryzowanych, w tym głębokości tranzytowe na poziomie 2,5 m oraz prześwity pod mostami pozwalające na przewóz co najmniej 2 warstw kontenerów. W tym zakresie po stronie niemieckiej kluczową inwestycją pozostaje poprawa dostępnej głębokości (z 2 m na 2,5 m) na kanale Odra-Hawela.

W przypadku wykorzystania szlaku żeglugowego na południe kraju warunkiem koniecznym jest realizacja ww. inwestycji wskazanych w KPŻ2030, ze szczególnym uwzględnieniem odbudowy zabudowy regulacyjnej na granicznym odcinku ODW. Dodatkowo pełne wykorzystanie potencjału żeglugi w obsłudze Głębokowodnego Terminala zależy również od uzupełniających działań na terenie portów polegających na udostępnieniu stanowisk do obsługi statków śródlądowych czy też morsko-rzecznych, w tym umożliwiających przeładunek kontenerów w relacji statek-statek, statek-kolej, statek-ciężarówka. Szczegóły dotyczące dostępnych i planowanych rozwiązań logistycznych powinny być dostępne w Zarządzie Morskich Portów Szczecin-Świnoujście.

Zakłada się, że realizowane i planowane działania inwestycyjne na ODW umożliwią utworzenie w pełni multimodalnej i wydajnej sieci transportowej przyczyniającej się do usunięcia „wąskich gardeł” w korytarzu sieci transportowej ODW poprzez skutecznie wykorzystanie nowej i istniejącej infrastruktury, co wpłynie na wzrost potencjału portów morskich Szczecin-Świnoujście.

12. Czy istnieją konkretne plany utworzenia śródlądowych połączeń transportowych pomiędzy Głębokowodnym Terminalem Kontenerowym w Świnoujściu a odbiorcami wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej i/lub na obszarze państw ościennych czy też połączonych szlakach wodnych i czy wymagają one wykonania konkretnych inwestycji infrastrukturalnych? Jeśli tak to jakie i jakich? Czy istnieją prognozy wielkości tego rodzaju przepływów, analizy i inne opracowania z tego zakresu. Jeśli tak to poprosimy o ich udostępnienie.

Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi prac nad utworzeniem połączeń transportowych pomiędzy Głębokowodnym Terminalem Kontenerowym w Świnoujściu a odbiorcami wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej i/lub na obszarze państw ościennych czy też połączonych szlakach wodnych.

13. Jakie inne inwestycje infrastrukturalne, niezwiązane z sieciami: drogową, kolejową i wodną śródlądową, planuje się wykonać w gminach Świnoujście i Międzyzdroje w

związku z budową Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu? Z czego te plany wynikają, jaki jest harmonogram ich wykonania i koszty?

Jedną z inwestycji infrastrukturalnych przewidzianych do realizacji, niezwiązanych z sieciami: drogową, kolejową i śródlądową jest budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029, realizowana w oparciu o ustanowiony Uchwałą nr 77/2023 Rady Ministrów z dnia 19 maja 2023 r. program wieloletni, zmieniony Uchwałą nr 137 Rady Ministrów z dnia 13.11.2024 r.

Głównym celem programu wieloletniego pn. Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu, jest sukcesywne rozwijanie Portu w Świnoujściu i wzmacnianie jego pozycji wśród wiodących portów morskich Morza Bałtyckiego, w celu pełnienia roli kluczowego węzła globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, zwiększenie jego udziału w rozwoju społeczno - gospodarczym regionu i kraju, a także stworzenie bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu portowego, poprzez utworzenie bezpiecznej infrastruktury zapewniającej dostęp do tego portu. Aby zrealizować cel główny należy zrealizować cele szczegółowe: zapewnić bezpieczne dojście i wejście do portu, bezpieczne cumowanie i prowadzenie prac przeładunkowych z jednostek pływających z i na nabrzeża portowe oraz utrzymanie zakładanych parametrów torów wodnych prowadzących do nowego portu zewnętrznego.

Dla realizacji opisanych powyżej zadań program przewiduje wybudowanie falochronu o długości ok. 3600 m., wykonanie prac na nowym torze wodnym o długości ok. 70 km, oraz zakupienie pogłębiarki.

Okres realizacji programu został ustalony na lata 2023–2029.

Założono finansowanie Programu w wysokości 10.308,188 mln zł.

14. Jakie argumenty techniczno-eksploatacyjne oraz ekonomiczne, z punktu widzenia infrastrukturalnego, w ujęciu lokalnym i ogólnokrajowym, przemawiają za lokalizacją portu feederowego w Świnoujściu, a jakie za ulokowaniem go w Szczecinie? Która z nich jest bardziej korzystna pod kątem dopasowania do istniejącej infrastruktury i/lub infrastrukturalnych planów rozwojowych?

Przedmiotowe pytanie wykracza poza zakres informacji publicznej. Wyjaśniam, że na gruncie ustawy o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r., poz. 902, dalej jako „udip”), zgodnie z art. 4 ust. 3: „Obowiązane do udostępniania informacji publicznej są podmioty będące w posiadaniu takich informacji”. Mając powyższe na uwadze organ jest zobowiązany do udzielenia informacji o określonych faktach i stanach istniejących w chwili udzielania informacji, które znajdują się w jego posiadaniu i których używa do zrealizowania powierzonych prawem działań.

Nie mają charakteru informacji publicznej wnioski takie jak m.in. kwestie ocenne czy postulatywne, wyrażenie przez podmiot zobowiązany do udzielenia informacji publicznej opinii/stanowiska w jakiejś sprawie, plany/zamierzenia/intencje organu, a także żądanie wyjaśnienia treści aktów prawnych czy informacje na temat osób nie będących osobami pełniącymi funkcje publiczne i nie posiadających kompetencji decyzyjnych.

Powyższe zostało potwierdzone wyrokami sądów administracyjnych (zob. wyrok NSA z dnia 31.03.2015 r., sygn. akt I OSK 1372/14, postanowienie NSA z dnia 19.01.2011r., sygn. akt I OSK 8/11; postanowienie NSA z dnia 24.01.2006 r., sygn. akt I OSK 928/05).

W związku z powyższym żądane informacje nie stanowią informacji publicznej i nie podlegają udostępnieniu w trybie udip.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Paweł Krężel

Dyrektor

Rekomendacje Rady Programowej dla Rady Miasta Świnoujście i Prezydenta Miasta Świnoujście

Na podstawie Załącznika Nr 3 do uchwały Nr VIII/42/2024 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 września 2024 r., Rada Programowa przedkłada Radzie Miasta Świnoujście i Prezydentowi Miasta Świnoujście następujące stanowisko i rekomendacje :

Stanowisko

Rada Programowa akceptuje wnioski i rekomendacje wynikające z opracowania pt. *„Budowa i eksploatacja Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Potencjalne oddziaływanie na obszar gminy Świnoujście”*, przygotowanego przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Rekomendacja nr 1

Rada Programowa rekomenduje wystąpienie do Najwyższej Izby Kontroli z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli procesu inwestycyjnego Głębokowodnego Portu Kontenerowego (GTK) w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

Uzasadnienie: Przeprowadzona analiza dokumentów budzi liczne wątpliwości co do poprawności planowania i przygotowania procesu inwestycyjnego. Przede wszystkim:

- brak jest (lub nie jest ona udostępniana) spójnej dokumentacji uzasadniającej podjęcie procesu inwestycyjnego, w związku z tym istotne wątpliwości budzi gospodarcze i ekonomiczne uzasadnienie planowanej inwestycji; uzyskana dokumentacja jest wyrywkowa, oparta na wybiórczych, często nieaktualnych i nierealnych założeniach;
- brak jest prawidłowego i kompleksowego ujęcia budowy GTK w dokumentach programowych, zarówno na szczeblu krajowym jak i regionalnym oraz lokalnym;
- proces prowadzenia inwestycji jest wyrywkowy i nie obejmuje inwestycji towarzyszących, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania portu (przede wszystkim w zakresie rozbudowy sieci transportowych);
- analizy środowiskowe nie mają charakteru kompleksowego i nie obejmują jednocześnie wszystkich aspektów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania GTK;
- brak jest analizy negatywnych aspektów budowy GTK, głównie dla obszaru miast Międzyzdroje i Świnoujście.

Rekomendacja nr 2

Rada Programowa rekomenduje wystąpienie do Prezesa Rady Ministrów z wnioskiem o powołanie międzyresortowego zespołu koordynującego pracę przy budowie GTK, z udziałem przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego oraz władz lokalnych Świnoujścia i Międzyzdrojów.

Uzasadnienie: Opracowanie ZDG TOR *„Budowa i eksploatacja Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Potencjalne oddziaływanie na obszar gminy Świnoujście”* wskazuje na konieczność podjęcia różnorodnych działań, których celem jest przeprowadzenie w optymalny sposób

procesu inwestycyjnego GTK, a tym samym zminimalizowanie jego negatywnego oddziaływania oraz wzmocnienie aspektów pozytywnych. Do tych działań powinny należeć między innymi :

- przeprowadzenie rzetelnych konsultacji społecznych, wraz z debatą publiczną;
- opracowanie systemu informacji o podejmowanych działaniach i ich przewidywanych efektach – portal informacyjny;
- ustalenie rzeczywistych planów rozbudowy portu w Świnoujściu o terminale T3 i T4, głębokowodny terminal uniwersalny lub inne;
- publiczne udostępnienie istniejących materiałów dotyczących budowy GTK;
- opracowanie realnego programu ograniczenia i zrekompensowania uciążliwości dla mieszkańców i środowiska, związanych z budową i eksploatacją GTK;
- określenie źródeł i zakresu finansowania dodatkowych wydatków na dostosowanie infrastruktury komunalnej i transportowej Miasta Świnoujścia i gminy Międzyzdroje do potrzeb GTK,
- wykonanie analizy uwarunkowań i wypracowanie planu działania w przypadku wystąpienia istotnych utrudnień w funkcjonowaniu portu oraz wypadków i katastrof w ruchu lądowym i morskim w odniesieniu do analizowanego obszaru;
- przeprowadzenie szczegółowej analizy wpływu GTK na rynek pracy Świnoujścia i powiatu kamieńskiego, opracowanie polityki kształtowania rynku pracy i powiązanej z nią polityki migracyjnej;
- wykonanie analizy wpływu GTK na rynek mieszkaniowy i opracowanie polityki mieszkaniowej powiązanej z polityką migracyjną;
- wykonanie kompleksowej analizy wpływu GTK i inwestycji towarzyszących (np. budowa nowego toru podejściowego i nowego falochronu osłonowego) na środowisko naturalne i określenia na tej podstawie adekwatnego zakresu rekompensat środowiskowych w granicach administracyjnych Miasta Świnoujście i Gminy Międzyzdroje;
- opracowanie modelu oddziaływania GTK na jakość powietrza;
- opracowanie modelu hałasu z uwzględnieniem oddziaływania GTK i nowych obciążeń transportowych na Świnoujście i Międzyzdroje;
- opracowanie nowego modelu hydrologicznego, w którym oceniona zostanie przyspieszona erozja plaż w Świnoujściu i Międzyzdrojach;

Rekomendacja nr 3

Rada Programowa rekomenduje zwrócenie się do ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego (Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej) oraz do Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z wnioskiem o zawarcie kontraktu terytorialnego (zgodnie z ustawą z dnia 6.12.2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. 2025.198)), obejmującego budowę i eksploatację GTK wraz z niezbędnymi działaniami, które powinny być podjęte dla optymalizacji projektowanego przedsięwzięcia oraz odpowiedniego zrekompensowania uciążliwości i strat jakie mogą ponieść Miasto Świnoujście i gmina Międzyzdroje w związku z budową i funkcjonowaniem GTK.

Uzasadnienie: Budowa GTK jest przedsięwzięciem istotnym dla kraju, regionu i lokalnych gospodarek; przedsięwzięciem wieloaspektowym, które powinno być prowadzone w sposób kompleksowy, uwzględniający różnorodne, w tym lokalne interesy. Instytucja kontraktu terytorialnego pozwala skoordynować prace różnych instytucji centralnych, regionalnych i lokalnych w celu optymalizacji realizacji przedsięwzięcia (budowy GTK).

Rekomendacja nr 4

Rada Programowa rekomenduje podjęcie wspólnych działań samorządów gminnych Świnoujścia i Międzyzdrojów polegających na :

- 1) uzyskaniu gwarancji prawnych chroniących przed dalszą ekspansją portu na pas wybrzeża, tereny lądowe i akwen Zatoki Pomorskiej, leżące na wschód od linii wyznaczonej następującymi punktami i odcinkami :
 - wschodnia główka falochronu osłonowego GTK,
 - wschodnia krawędź mola kontenerowego T1 i T2,
 - wschodni odcinek granicy administracyjnej portu morskiego w Świnoujściu biegnący od plaży do drogi krajowej nr 3;
- 2) doprowadzeniu do zmian w planach ogólnych i strategiach rozwoju Miasta Świnoujście i Gminy Międzyzdroje umożliwiających zintegrowane i zrównoważone zagospodarowanie obszarów określonych w p. 1 na potrzeby turystyki, rekreacji i mieszkalnictwa;
- 3) wykonaniu analizy utraconych korzyści dla Świnoujścia i Międzyzdrojów wynikających z niemożliwości alternatywnego zagospodarowania terenów przeznaczonych na potrzeby GTK i pozostałych terenów leżących na wschód od GTK w kierunku Międzyzdrojów;
- 4) opracowaniu realistycznej prognozy wpływu GTK na branżę turystyczną w Świnoujściu i Międzyzdrojach, a na ich podstawie przygotowanie planu wsparcia turystyki (maksymalne ograniczenie negatywnego oddziaływania GTK na turystykę);

Uzasadnienie: Wspólne działanie, np. w formie porozumienia między gminami, o którym mowa w art. 74 ustawy o samorządzie lokalnym z dnia 8 marca 1990 r. (Dz.U. 2024.1465), pozwoli skoordynować działania, zgromadzić odpowiednie środki finansowe na ich realizację a tym samym stworzyć większe szanse na osiągnięcie zakładanych celów.

Oddano następującą liczbę głosów :

- za : 9,
- przeciw : 0
- wstrzymujących się : 2

W głosowaniu nie uczestniczyło 4 członków Rady

Świnoujście, 13 czerwca 2025 roku

Przewodniczący Rady Programowej

Ryszard Grobelny

 Podpisano przez/ Signed by:
RYSZARD
GROBELNY
Data/ Date: 17.06.2025 21:55
mSzafir

Informacja nt. działalności Rady Programowej, powołanej Uchwałą nr VIII/42/2024 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 września 2024 r. w sprawie powołania Rady Programowej z zespołem ekspertów do spraw analizy i oceny skutków budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu

- Rada Programowa odbyła 10 spotkań w okresie od 26 września 2024 r. do 13 czerwca 2025 r.. Na pierwszym spotkaniu Rada się ukonstytuowała wybierając przewodniczącego (Ryszard Grobelny i wiceprzewodniczącego Andrzej Szczodry), a na ostatnim przyjęła stanowisko kończące w formie rekomendacji.
- Obsługę administracyjną Rady prowadziła Pani Krystyna Korczyńska (Wydział Rozwoju Gospodarczego i Obsługi Inwestorów).
- Spotkania Rady Programowej odbywały się w formie hybrydowej, umożliwiającej zdalne uczestnictwo. Spotkania były nagrywane – nagrania stanowią jednocześnie protokoły z posiedzeń Rady (dostępne na kanale Rady Programowej w aplikacji teams).
- W trakcie prac Rady Programowej zebrany został bardzo obszerny zestaw materiałów związanych z tematyką pracy Rady. Obejmuje on dostępne analizy, wypowiedzi, artykuły prasowe, prezentacje, a także materiały robocze (np. zadawane pytania) itp. Zebrane materiały dostępne są na kanale Rady Programowej w aplikacji teams.
- Rada Programowa w swoich pracach skupiła się przede wszystkim na przygotowaniu zakresu zlecenia dla zespołu ekspertów, współpracy z wybranym zespołem i odebraniu efektów pracy. W związku z tym całość zebranych materiałów została przekazana do wykorzystania przez ZDG TOR (wybrany jako wykonawca przez Miasto Świnoujście). Rada Programowa dążyła jednocześnie do uzyskania dodatkowych informacji od istotnych dla procesu budowy terminalu podmiotów (przede wszystkim ZPMSiŚ, UM w Szczecinie, PKP PLK, GDDKiA). Niestety przede wszystkim ZPMSiŚ nie wykazywał woli współpracy z Radą, przesuwając spotkania na termin późniejszy, już praktycznie po zakończeniu prac przez ZDG TOR. Spotkanie Zarządu ZPMSiŚ z Radą Programową (29.04.2025) było krótkie i miało mało merytoryczny charakter. W związku z niewielką wolą współpracy innych instytucji Rada Programowa miała ograniczony dostęp do niezbędnych informacji.
- Rada Programowa na spotkaniu w dniu 4.06.2025r. zapoznała się z opracowaniem ZDG TOR. Całość tego opracowania przekazana została zlecniodawcy i jest dostępna u zlecniodawcy (Urząd Miasta Świnoujście). Przygotowane przez ZDG TOR opracowanie obejmuje Opracowanie pt. Budowa i eksploatacja Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu. Potencjalne oddziaływanie na obszar gminy Świnoujście

(147 stron) wraz z 10 załącznikami) i spełnia oczekiwania określone przez Radę Programową.

- Rada Programowa na ostatnim posiedzeniu w dniu 13.06.2025r. przyjęła bez głosów sprzeciwu (9 głosów za przy 3 wstrzymujących) stanowisko kończące pracę w formie rekomendacji do wykorzystania przez Władze Miast Świnoujście i Międzyzdroje (w załączeniu). Trzy osoby złożyły zdanie odrębne (w załączeniu). Przyjęte rekomendacje wraz ze zdaniem odrębnym oraz informacją o przygotowanym opracowaniu eksperckim zostały przekazane Przewodniczącemu Rady Miasta Świnoujście mailem z dnia 18.06.2025r. (co stanowi realizację § 2 uchwały powołującej Radę Programową)
- Zaangażowanie członków Rady Programowej w jej pracę było zróżnicowane (zestawienie obecności w załączeniu).

Przewodniczący Rady Programowej



Podpisano przez/ Signed by:
RYSZARD
GROBELNY
Data/ Date: 30.06.2025 20:07
mSzafir

Ryszard Grobelny

Zdanie odrębne do opinii Rady Programowej z zespołem ekspertów do spraw analizy i oceny skutków budowy Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu

Jako członkowie Rady Programowej zgłaszamy zdanie odrębne wobec przyjętej przez Radę ogólnej oceny skutków budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

Przypominamy, że zgodnie z uchwałą nr VI/40/2024 celem Rady Programowej wraz zespołem ekspertów było ustalenie:

1. Oddziaływanie na środowisko naturalne wysp Wolin i Uznam wraz z przylegającymi do nich akwenami Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego.
2. Oddziaływanie na gospodarkę, w tym przede wszystkim na funkcje turystyczne w tym uwzględnienie skutków finansowych dla budżetu gminy i powiązania komunikacyjne Świnoujścia i sąsiednich gmin (Międzyzdroje, Wolin).
3. Oddziaływanie na sferę społeczną Świnoujścia.
4. Wpływ nowego Portu Zewnętrznego na bezpieczeństwo Świnoujścia.

Strategiczne położenie Świnoujścia – na przecięciu szlaków morskich i lądowych, w bezpośrednim sąsiedztwie Niemiec i Skandynawii – sprzyja lokalizacji nowoczesnych inwestycji portowych. Tego potencjału nie należy marnować, lecz należy go aktywnie wykorzystać z korzyścią dla miasta, jego mieszkańców mających zatrudnienie w tym sektorze, regionu i państwa.

W związku z tym opowiadamy się za budową Terminala Głębokowodnego Kontenerowego w Świnoujściu jako przedsięwzięcia o istotnym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego Świnoujścia i Polski. Uważamy, że projekt ten może znacząco wzmocnić pozycję polskich portów morskich, poprawić bezpieczeństwo i suwerenność transportową kraju, a także pobudzić dalsze inwestycje i poprawić dostępność komunikacyjną miasta.

Jednocześnie jesteśmy świadomi obaw mieszkańców Świnoujścia prawobrzeżnej części, dotyczących m.in. hałasu, zanieczyszczeń, natężenia ruchu transportowego i ingerencji w środowisko oraz przestrzeń publiczną. Uważamy jednak, że inwestycja może zostać zrealizowana z poszanowaniem interesu lokalnej społeczności, pod warunkiem wdrożenia odpowiednich działań kompensacyjnych i ochronnych, w szczególności:

- budowy i modernizacji infrastruktury drogowej i kolejowej z ominięciem zwartej zabudowy mieszkaniowej,
- znowelizowanie hałasu pochodzącego z GTK między innymi przez utworzenia zielonych stref buforowych i zastosowania nowoczesnych ekranów akustycznych,
- prowadzenia systematycznego i transparentnego monitoringu środowiskowego (powietrze, hałas, woda),
- powołania funduszu społecznego dla mieszkańców Świnoujścia z przeznaczeniem na cele zdrowotne, edukacyjne i rekreacyjne,

- zapewnienia stałego dialogu społecznego oraz realnego wpływu mieszkańców na proces inwestycyjny.

Choć dostrzegamy wartość dokumentu przygotowanego przez TOR jako ważnego punktu wyjścia do szerszej debaty, jednak nie podzielamy opinii, że może ono zostać przyjęte bez zastrzeżeń jako wiarygodna podstawa dla dalszych rekomendacji. Dokument zawiera wiele uogólnień, opiera się na niekompletnych danych i pomija szereg aktualnych uwarunkowań technicznych, gospodarczych i strategicznych – zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym – związanych z rozwojem infrastruktury portowej i logistycznej. Brak obiektywnego zbilansowania potencjalnych korzyści i ryzyk sprawia, że nie powinien on być podstawą dla jednoznacznych rekomendacji dla Rady Miasta Świnoujście

Należy podkreślić, że w pełni popieramy ideę przejrzystości procesu inwestycyjnego oraz konieczność zapewnienia partycypacji społecznej i międzyinstytucjonalnej koordynacji działań. Jednakże niepokoi nas ton niektórych rekomendacji, które mogą być odczytane jako dążenie do zablokowania inwestycji, bez dostatecznego rozważenia jej długofalowego znaczenia gospodarczego dla Świnoujścia, bezpieczeństwa gospodarczego państwa, rozwoju sektora morskiego i pozycji Polski w europejskiej logistyce kontenerowej.

Widzimy potrzebę dalszej, rzeczowej i krytycznej debaty nad warunkami realizacji terminala kontenerowego w Świnoujściu, z uwzględnieniem interesów mieszkańców, samorządu Świnoujścia i Międzyzdrojów oraz państwa. Naszym zdaniem obecny kształt wniosków Rady – mimo istotnych postulatów – nie zapewnia równowagi, precyzji analitycznej ani dalekowzrocznego spojrzenia, jakie powinny cechować ocenę tej inwestycji.

W aktualnym kontekście geopolitycznym, zwłaszcza w obliczu trwającej wojny w Ukrainie i napięć w regionie Morza Bałtyckiego, opóźnianie lub blokowanie inwestycji wzmacniających infrastrukturę portową i logistyczną Polski, może – niezależnie od intencji – zostać zinterpretowane jako działanie osłabiające zdolności obronne i niezależność transportową państwa, a w szerszym wymiarze również jako sprzyjające interesom podmiotów nieprzyjanych porządkowi euroatlantyckiemu.

Wobec powyższego zgłaszamy niniejsze zdanie odrębne, wyrażając jednocześnie gotowość do dalszej współpracy na rzecz wypracowania konstruktywnych rozwiązań.

Członkowie Rady Programowej zgłaszający zdanie odrębne:

dr Elżbieta Jabłońska – Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Świnoujście

Karolina Romańska – Przewodnicząca Komisji Uzdrowiskowej i Rozwoju Turystyki Rady
Miasta Świnoujście

Kamil Pyclik – Prezes Północna Izba Gospodarcza w Świnoujściu

UZASADNIENIE

W dniu 26 czerwca 2024 r. Rada Miasta Świnoujście, uchwałą Nr VIII/42/2024, powołała Radę Programową wraz z zespołem ekspertów do spraw analizy i oceny skutków budowy głębokowodnego terminalu kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Na mocy postanowień uchwały, Przewodniczący Rady Programowej został zobowiązany do przedłożenia Radzie Miasta, w terminie do 30 czerwca 2025 r., raportu zawierającego kompleksową ocenę planowanej inwestycji w czterech kluczowych obszarach: gospodarczym, społecznym, środowiskowym oraz transportowym. W terminie wskazanym w uchwale Nr VIII/42/2024, raport opracowany przez firmę Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., Rekomendacje Rady Programowej dla Rady Miasta Świnoujście i Prezydenta Miasta Świnoujście, jak i zdanie odrębne trzech członków Rady Programowej oraz sprawozdanie Przewodniczącego Rady Programowej nt. działalności Rady zostały formalnie przedłożone Prezydentowi Miasta.

Uchwałą Nr XX/146/2025 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 czerwca 2025 r. zmieniającą uchwałę w sprawie powołania Rady Programowej zobowiązano Przewodniczącego Rady Programowej do przedłożenia na Sesji Nadzwyczajnej Rady Miasta w dniu 10 lipca 2025r. analizy o której mowa powyżej.

Podczas Sesji Nadzwyczajnej Rady Miasta w dniu 10 lipca 2025r. , Przewodniczący Rady Programowej oraz przedstawiciele wykonawcy raportu przedstawili główne ustalenia oraz uzasadnienia dla rekomendowanych kierunków dalszych działań. Z uwagi na zakres i znaczenie raportu, który powstał w wyniku pracy niezależnego zespołu ekspertów i może stanowić cenną podstawę do podejmowania strategicznych decyzji związanych z rozwojem miasta, Rada Miasta Świnoujście uznaje za zasadne jego przyjęcie.

Raport i zawarte w nim rekomendacje zostaną wykorzystane m.in. przy aktualizacji lub opracowywaniu dokumentów strategicznych miasta, takich jak m.in: strategia rozwoju miasta, czy dokumenty dotyczące ochrony środowiska i polityki transportowej.

Rada Miasta Świnoujście powierza wykonanie rekomendacji Prezydentowi Miasta Świnoujście.