An aerial photograph of a port construction site. In the foreground, there are several large cranes and excavators working on a concrete structure. The background shows a wide river or canal. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter and a large orange triangle on the right side.

# Plan rozwoju portu morskiego w Policach

Lipiec 2024

Wstęp.....	3
<b>1. Charakterystyka i opis działalności Portu Morskiego Police .....</b>	<b>3</b>
1.1. Struktura własnościowa Portu Morskiego Police.....	3
1.2. Lokalizacja i granice Portu Morskiego Police .....	3
1.3. Infrastruktura portowa .....	4
1.4. Przeładunki w Porcie Police w latach 2005-2023.....	7
1.5. Potencjał usługowy Portu Police .....	9
<b>2. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego Portu Morskiego Police.....</b>	<b>10</b>
2.1. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne portu i dostępność transportowa .....	10
2.2. Społeczne i gospodarcze powiązania portu z otoczeniem .....	12
2.3. Ocena wykorzystania istniejących możliwości usługowych portu.....	13
2.4. Analiza funkcji gospodarczych realizowanych w porcie .....	14
2.5. Ocena pozycji konkurencyjnej portu.....	14
<b>3. Analiza SWOT .....</b>	<b>15</b>
<b>4. Cele strategiczne i rozwojowe .....</b>	<b>17</b>
<b>5. Inwestycje i inne działania rozwojowe.....</b>	<b>18</b>
5.1. Inwestycje zrealizowane w latach 2014-2023 w granicach portu .....	18
5.2. Działania inwestycyjne realizowane w granicach portu .....	19
5.3. Planowane działania inwestycyjne na terenie Portu Police .....	24
5.4. Działania w obszarze infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu .....	25
<b>6. Źródła finansowania zaplanowanych działań inwestycyjnych .....</b>	<b>28</b>
<b>7. Spójność z dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym, lokalnym .....</b>	<b>31</b>
7.1. Dokumenty strategiczne na poziomie europejskim.....	31
7.2. Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym .....	32
7.3. Dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym .....	33
7.4. Dokumenty strategiczne na poziomie lokalnym.....	35
7.5. Pozostałe.....	35

## Wstęp

Niniejsze opracowanie zostało przygotowane przez firmę Actia Forum na zlecenie Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. z siedzibą w Policach (adres: 72-010 Police, ul. Kuźnicka 1). Przedmiotem opracowania jest plan rozwoju portu w Policach. Wymóg planu rozwoju wskazuje Ustawa o portach i przystaniach morskich i zapis Art. 7, Ust.1, Pkt.2 – „Przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje, w szczególności: prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu (...)”. W ramach działalności, o której mowa w ust. 1 pkt 2, podmiot zarządzający opracowuje w szczególności plan rozwoju portu publikowany na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej (BIP) podmiotu zarządzającego. Plan rozwoju portu został sporządzony do roku 2030.

# 1. Charakterystyka i opis działalności Portu Morskiego Police

## 1.1. Struktura własnościowa Portu Morskiego Police

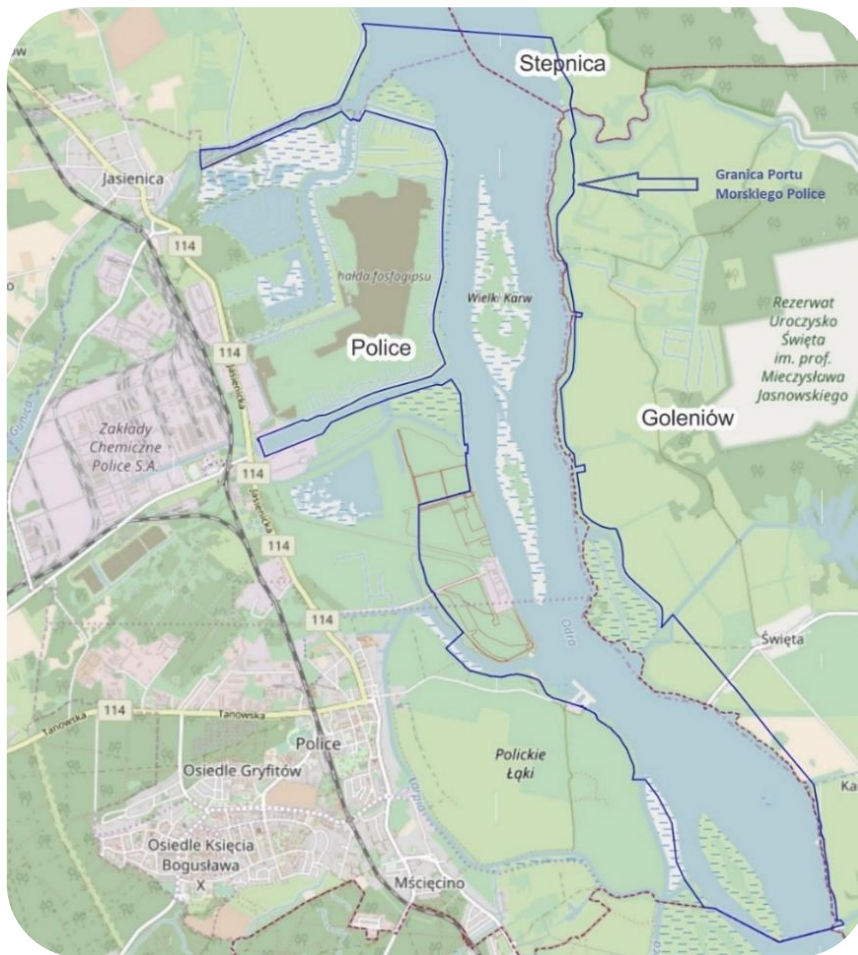
Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o. (dalej także: ZMPP) należy do dwóch podmiotów. Są to Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. z siedzibą przy ul. Kuźnickiej 1, 72-010 Police, z 652,246 udziałami o łącznej wartości nominalnej w wysokości 32 612 000,00 zł oraz Gmina Police z siedzibą przy ul. Stefana Batorego 3, 71-010 Police z liczbą udziałów 585 o łącznej wartości nominalnej na poziomie 29 250,00 zł. Od 2004 roku działa jako spółka Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. reprezentowana przez Zarząd Spółki.

## 1.2. Lokalizacja i granice Portu Morskiego Police

Port w Policach jest portem morskim i portem rzeczny na rzece Odrze zlokalizowany w mieście Police, przy torze wodnym Świnoujście-Szczecin. Port morski jest położony w Dolinie Dolnej Odry, nad Odrą tj. nad nazwanymi jej odcinkami: Domiążą oraz Kanałem Polickim (Wąskim Nurtem), a także nad Polickim Nurtem (ujście rzeki Łarpi), basenem Terminala Barkowego oraz ujściem rzeki Gunicy.

Rozpiętość obszaru administracyjnego portu morskiego obejmuje 8,7 km długości wzdłuż Odry. Granice portu zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 22 września 2009 roku w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Policach od strony lądu (Dz.U. 2009 nr 164 poz. 1309).

Odcinek Odry pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu morskiego Szczecin, a więc także obszar portu morskiego w Policach, ma status morskich wód wewnętrznych. W granicach portu znajdują się następujące wyspy na Odrze: Wielki Karw, Mały Karw, Długi Ostrów, Raduń, Kopina, Mnisi Ostrów. Nie pełnią one jednak funkcji nabrzeży portowych.



Rysunek 1. Mapa terytorium Portu Police

Źródło: ZMPP sp. z o.o.

### 1.3. Infrastruktura portowa

#### Terminale portowe

**Terminal Morski** to dwustanowiskowe nabrzeże o długości 415 m i głębokości eksploatacyjnej 12,5 m podzielone funkcjonalnie na stanowisko do wyładunku surowców, wyposażone w dwie rozładownicze suwnice bramowe typu KONE o wydajności 6 000 t/dobę oraz stanowisko nawozowe przeznaczone do załadunku produktów Grupy Azoty Zakłady Chemiczne Police S.A., wyposażone w urządzenie załadownicze typu FMK o wydajności 3 500 t/dobę oraz dwa żurawie chwytakowe o nośności  $Q=10$  t. Ponadto, nabrzeże posiada place składowe o powierzchni 5 000 m<sup>2</sup>. Maksymalne parametry statków towarowych zawijających do Terminalu Morskiego wg przepisów portowych są następujące: długość – 240 m, szerokość – 32,3 m, maksymalne zanurzenie – 11 m.

**Terminal Barkowy** z trzema nabrzeżami, z długością całkowitą nabrzeża – 791 m i głębokością eksploatacyjną równą 4,5 m. Roczna zdolność przeładunkowa to 600 tys. ton. Długość nabrzeża północnego wynosi 258 m, a głębokość – 4,5 m. Na terenie terminala znajdują się suwnice rozładunkowe o nośności  $Q=8$  ton i wydajności 150 t/h. Długość nabrzeża południowego terminalu wynosi 395 m, z głębokością na poziomie 4,5 m. Długość nabrzeża zachodniego – 138 m, głębokość – 2,4 m. Maksymalne parametry jednostek pływających dla Terminalu Barkowego przedstawiają się następująco: długość – 120 m, szerokość – 15 m, maksymalne zanurzenie – 4 m, co odpowiada jednostce około 3 000 DWT.



**Terminal Mijanka** to nabrzeże o długości całkowitej 286 m (pomiędzy skrajnymi wyspami), długości linii cumowania 246 m i głębokości zanurzenia statków do 9,5 m, przeznaczone do przeładunku produktów płynnych. Wyposażone jest w punkt przeładunkowy amoniaku o maksymalnej wydajności 600 ton/godzinę. Na stanowisku tym mogą być obsługiwane statki do 24 000 DWT (rufa/dziób nie może wystawać poza dalbę nr 11).

**Terminal Jasienica** na rzece Gunica został zbudowany w 1979 r. z przeznaczeniem do przeładunku przede wszystkim kruszyw niezbędnych do budowy Zakładów Chemicznych Police. Terminal jest użytkowany do postoju jednostek śródlądowych, a prowadzące do niego drogi wodne są wykorzystywane do żeglugi komercyjnej oraz turystycznej. Długość linii cumowniczej: 220 m, dopuszczalne zanurzenie przy nabrzeżu oraz w kanale dościowym wynosi 1,4 m (w przyszłości planowane: 2,5 m). Nabrzeże wyposażone jest w urządzenia odbojowe i cumownicze.



Rysunek 2. Terminale przeładunkowe w Porcie Police  
Źródło: Actia Forum

### Pozostała infrastruktura

W skład infrastruktury portowej portu w Policach wchodzi następujące akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje:

### Akwatorium

- część rzeki Odry, część starorzecza rzeki Odry – Łarpia,
- odnoga rzeki Odry otaczająca wyspę Raduń,
- Kanał Barkowy wraz z Basenem Barkowym,
- ujście rzeki Gunica wraz z Basenem Gunica.

### Obiekty hydrotechniczne

- pomosty nabrzeża Mijanka o łącznej długości 278 m,
- dalby cumownicze przy nabrzeżu Mijanka (5 szt.),
- nabrzeże Terminalu Morskiego (415 m),
- nabrzeża Terminalu Barkowego (łącznie 789 m),
- nabrzeże Terminalu Jasienica (220 m),
- umocnienia brzegowe Kanału Barkowego,
- dalby w porcie Gunica (4 szt.),
- dalby na Roztoce Odrzańskiej Terminalu Jasienica (9 szt.),
- wały przeciwpowodziowe w terminalu Jasienica (łącznie 1 715 m).

### Urządzenia i instalacje

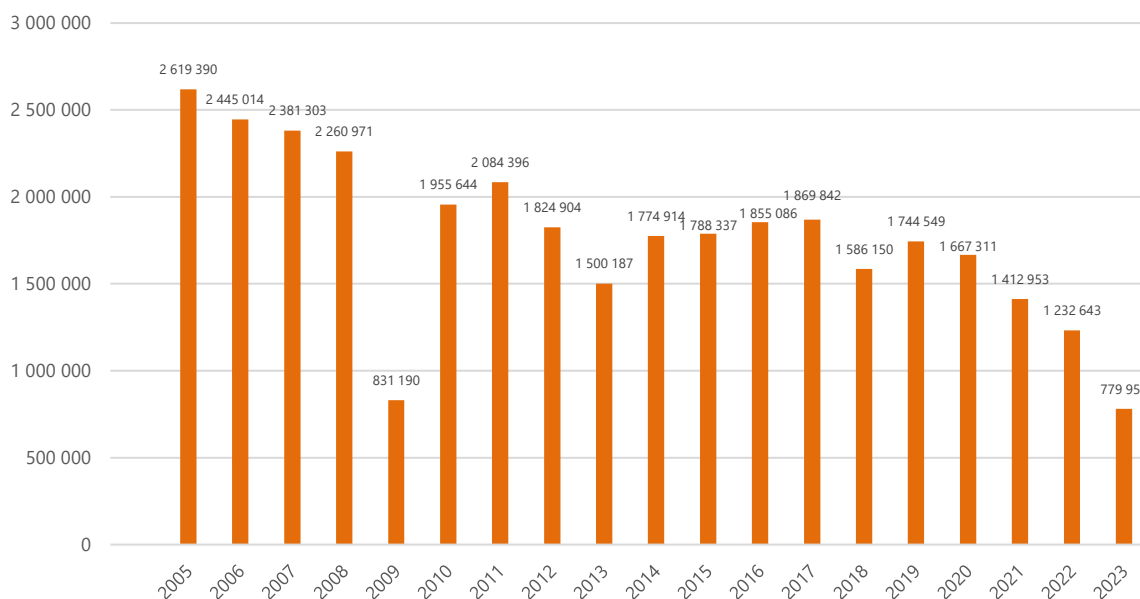
- urządzenia i instalacje do transportu surowca i produktów w Terminalu Morskim:
  - tory podźwigowe (dł. 400 m),
  - przenośniki taśmowe (dł. 11 527,30 m),
  - mosty przenośnikowe (dł. 7 918,70 m),
  - stacje przesypowe w Terminalu Morskim (27 szt.),
- urządzenia i instalacje do transportu surowca i produktów w Terminalu Barkowym:
  - tory podźwigowe (dł. 238 m),
  - przenośniki taśmowe (dł. 2 158,47 m),
  - mosty przenośnikowe (dł. 1 665,19 m),
  - stacje przesypowe (5 szt.),
- urządzenia i instalacje elektroenergetyczne:
  - stacja transformatorowa SN/NN w Terminalu Morskim,
  - stacja transformatorowa SN/NN w Terminalu Barkowym,
  - stacja transformatorowa NN w Terminalu Barkowym,
  - wieża oświetleniowa w Terminalu Barkowym (2 szt.),
  - wieża oświetleniowa w Terminalu Morskim (2 szt.),
  - sieć kablowa 6 KV, oświetlenie zewnętrzne terenu Terminalu Morskiego (51 punktów świetlnych),
  - oświetlenie kanału nawigacyjnego Terminalu Barkowego (70 punktów świetlnych),
- urządzenia i instalacje ciepłownicze:
  - węzeł ciepłowniczy w porcie Morskim,
  - sieć przesyłowa w Terminalu Morskim,
  - węzeł ciepłowniczy w Terminalu Barkowym,
  - sieć przesyłowa w porcie Barkowym,
- urządzenia i instalacje wodociągowe:
  - rurociąg wody pitnej w Terminalu Morskim (dł. 3 473 km),
  - stacja pomp w Terminalu Morskim (2 szt.),
  - przepompownia w Terminalu Morskim (1 szt.),

- zewnętrzny rurociąg wody w Terminalu Barkowym,
- rurociąg wody pitnej w Terminalu Barkowym,
- urządzenia i instalacje kanalizacyjne:
  - sieć kanalizacji sanitarnej, sieć kanalizacji deszczowej i przemysłowej w porcie morskim,
  - przepompowanie ścieków w porcie morskim (4 szt.),
  - sieć kanalizacji ogólnospławnej w Terminalu Barkowym,
  - osadnik Inhoffa w Terminalu Barkowym (1 szt.),
- urządzenia i instalacje telekomunikacyjne i informatyczne:
  - sieć teleinformatyczna w porcie morskim,
  - modem i urządzenia sieciowe w porcie morskim (3 kpl.),
  - maszt antenowy „B” w Terminalu Morskim (1 szt.),
  - linia telekomunikacyjna kablowa w porcie morskim (4 700 mb),
- urządzenia i instalacje ochrony p. pożarowej:
  - sieć wody p. poż. z wyposażeniem w Terminalu Morskim,
  - instalacje sygnalizacji pożaru w budynkach w porcie morskim,
  - hydrofor V-2600 DCM 3W w porcie morskim (1 szt.),
  - rurociąg wody p. poż. i technicznej w porcie morskim (1489 mb),
- oświetlenie portu, w tym światła nawigacyjne:
  - na wejściu do Kanału Barkowego (2 szt.),
  - na nabrzeżu Terminalu Morskiego (2 szt.),
  - na dalbach nabrzeża Mijanka (2 szt.),
- infrastruktura inna:
  - ogrodzenie terenu portu Barkowego,
  - ogrodzenie terenu portu Morskiego,
  - automatyczna brama wjazdowa na teren portu.

#### 1.4. Przeładunki w Porcie Police w latach 2005-2023

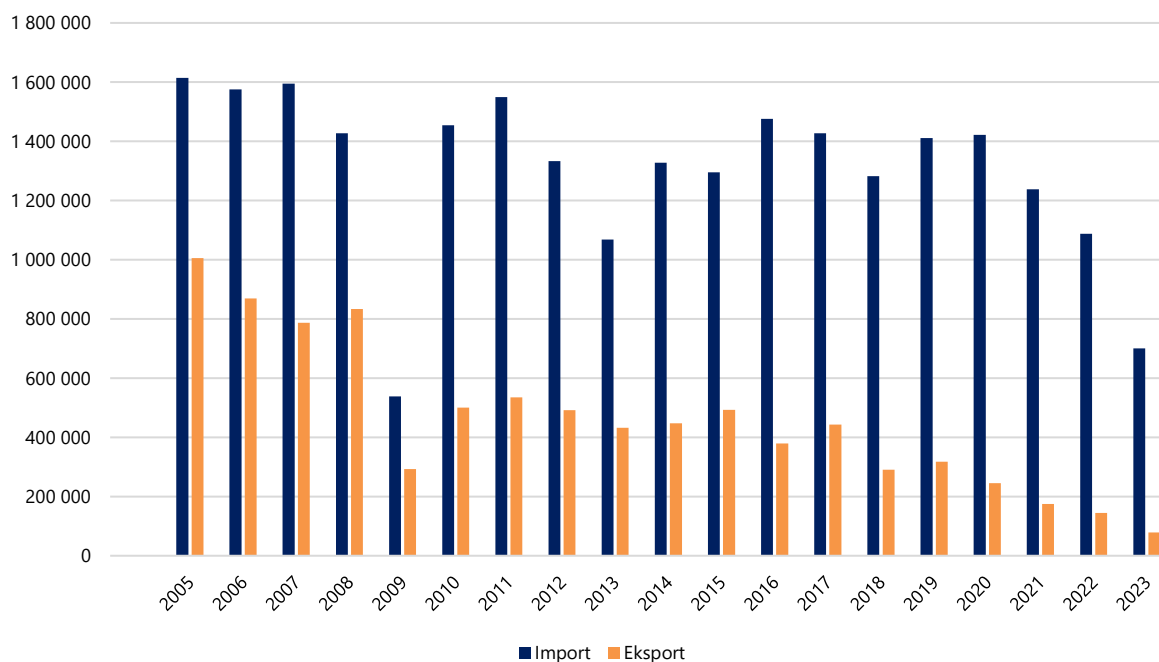
Port Morski Police jest czwartym portem w Polsce pod względem przeładowywanej masy towarowej, która wynosi około 2 mln ton ładunków rocznie. Obsługiwanymi ładunkami są głównie fosforyty, apatyty, ruda ilmenitowa, sól potasowa, nawozy, amoniak i kwas siarkowy dla pobliskich zakładów chemicznych. Warto nadmienić, iż Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. jest jedynym krajowym przedsiębiorstwem branży chemicznej dysponującym specjalistycznym zapleczem portowym w bezpośrednim sąsiedztwie firmy.

Wyniki działalności w latach 2005-2023 w zakresie całkowitych przeładunków przedstawia Rysunek 3. W Porcie Police więcej towarów jest importowanych niż eksportowanych – Rysunek 4 przedstawia przeładunki w Porcie Police w podziale na import i eksport.



Rysunek 3. Całkowite przeładunki w Porcie Police w latach 2005-2023 (tony)

Źródło: Actia Forum na podstawie danych ZMPP

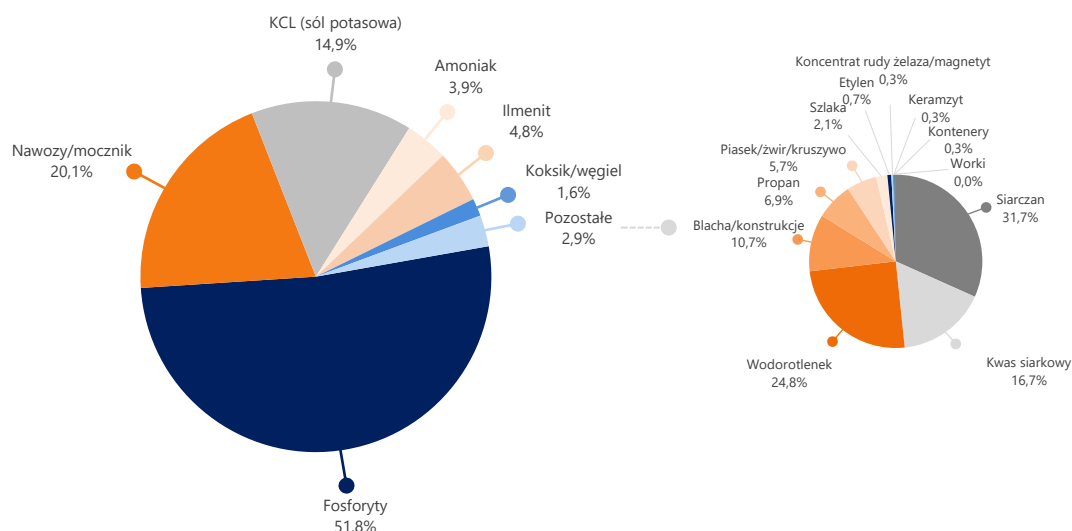


Rysunek 4. Przeładunki w Porcie Police w podziale na import-eksport w latach 2005-2023 (tony)

Źródło: Actia Forum na podstawie danych ZMPP

Na Rysunku 5 przedstawiono strukturę przeładunkową ładunków obsłużonych w Porcie Police w latach 2005-2023. Największy udział w łącznej sumie obsłużonych ładunków miały fosforyty (51,8%), następnie nawozy/mocznik (20,1%), sól potasowa (14,9%) oraz propan (ok. 3,9%). Poniższy rozkład wartości związany jest bezpośrednio z działalnością Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A., których działalność skupiona jest w dużej mierze na produkcji. Do wytwarzania nawozów potrzebny jest fosforyt, używany do produkcji sztucznych nawozów fosforowych (superfosfat) i nawozów mineralnych, tzw. mączka fosforytowa.





Rysunek 5. Struktura łącznych przeładunków w Porcie Police obsługiwanych w latach 2005-2023

Źródło: Actia Forum na podstawie danych ZMPP

## 1.5. Potencjał usługowy Portu Police

Przedmiotem działalności spółki Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o. jest:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową,
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu,
- budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej,
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu,
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej,
- zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania,
- koordynację korzystania z infrastruktury portowej, z wyjątkiem kompetencji administracji morskiej,
- działania zmierzające do rozwoju działalności gospodarczej prowadzonej w porcie oraz promocję takiej działalności.

Wśród usług świadczonych przez Port Police należy wskazać:

- udostępnianie nabrzeża do rozładunku lub załadunku urządzeniami przeładunkowymi klienta drobnicy i konstrukcji stalowej, cumowanie statków,
- całodobowa obsługa w zakresie zaopatrzenia statków m.in. w paliwo, smary i inne materiały techniczne,
- udostępnianie utwardzonych placów składowych na czas nieprzekraczający 30 dni bez konieczności podpisywania umowy;
- wynajem żurawi, ładowarek (w porcie dostępne są żurawie chwytakowe o nośności Q=10 t i o nośności Q=8 t),
- sprzedaż wody pitnej,
- odbiór odpadów ze statków korzystających z nabrzeży leżących w granicach Portu,
- udostępnienie akwenu i nabrzeża do wodowania jednostek.

## 2. Analiza otoczenia społeczno-gospodarczego Portu Morskiego Police

### 2.1. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne portu i dostępność transportowa

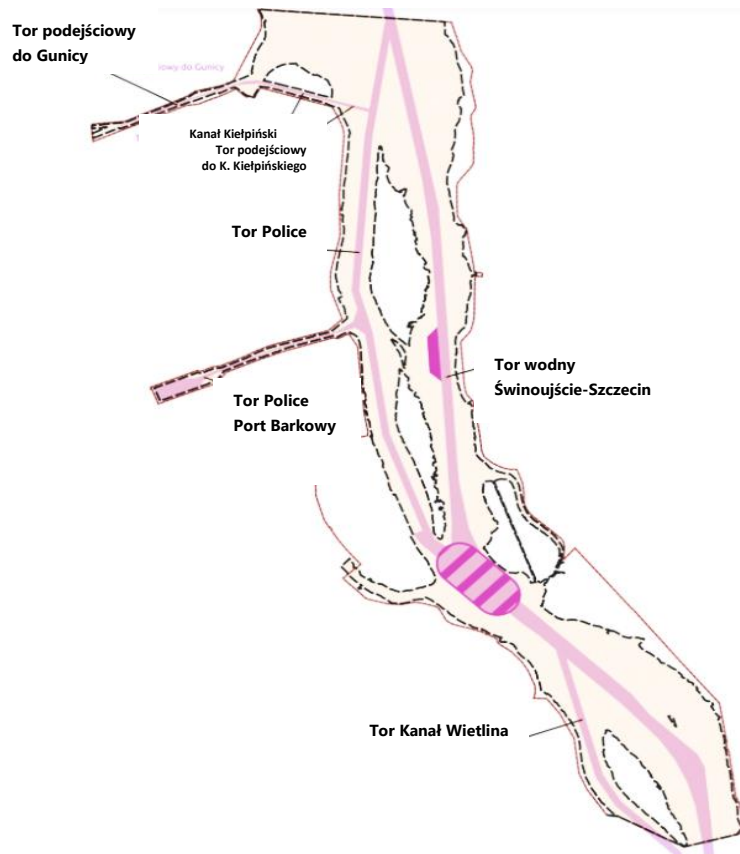
Port Morski Police jest zlokalizowany na wysokości pomiędzy 44 a 53 kilometrem toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Na obszarze portu zlokalizowane są następujące tory wodne:

- fragment toru wodnego Świnoujście-Szczecin o długości 8,97 km, od km 44,35 do km 53,32 o szerokości 90 m, z poszerzeniami na łukach i na południe od obrotnicy w Policach i głębokości technicznej 10,5 m,
- tor wodny w Kanale Polickim (Wąski Nurt) o długości 5,32 km, o szerokościach na odcinkach: 70 m – od km 0 toru do km 5,03; od 160 m do 130 m – od km 5,03 do km 5,15; od 130 m do 140 m – od km 5,15 do km 5,32 oraz głębokościach: 4,5 m – od km 0 do km 5,03 i głębokości 10,5 m – od km 5,03 do km 5,32,
- podejście do Kanału Kiełpińskiego: długość - 0,3 km, szerokość w dnie - od 20 m do 30 m, głębokość - od 1,5 do 10,5 m,
- tor w Kanale Kiełpińskim: długość - 0,9 km, szerokość w dnie - 20 m, z poszerzeniem na zakręcie u zbiegu z rzeką Gunica, głębokość - od 1,0 m do 4,6 m,
- tor na rzece Gunica: długość - 1,12 km, szerokość w dnie - 15 m, głębokość - od 1,0 m do 3,0 m;
- tor w Kanale Barkowym: długość - 1,55 km, szerokość w dnie - 14 m, z poszerzeniami na wejściu do Kanału Barkowego i na wejściu do Basenu Barkowego, głębokość - 4,5 m;
- fragment toru w Kanale Wietlina (Ciasny Nurt): długość - 2,05 km, szerokość w dnie - 70 m, głębokość - 4,5 m.

Na obszarze portu Police znajdują się następujące elementy infrastruktury dostępowej do portów:

- obrotnica na km 49,95 – obrotnica w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 400 m i osi dłuższej o długości 850 m i głębokości 10,5 m,
- kotwiczowisko Raduń o powierzchni 0,1 km<sup>2</sup> i głębokościach od 8,8 do 11,8 m.

Urząd Morski w Szczecinie odpowiada za utrzymanie toru wodnego Świnoujście-Szczecin, toru w Kanale Kiełpińskim, wraz z podejściem, toru w Kanale Polickim, toru w Kanale Wietlina, kotwiczowiska Raduń, obrotnicy w Policach. Rysunek 6 przedstawia lokalizację torów wodnych w Porcie Police.



Rysunek 6. Lokalizacja torów wodnych na obszarze Portu Police

Źródło: Prognoza Oddziaływania Na Środowisko Ustaleń Projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Morskich Wód Wewnętrznych Port Morski w Policach

### Infrastruktura kolejowa

Na terenie miasta Police funkcjonuje linia kolejowa 406 łącząca stację Szczecin Główny z Trzebieżą Szczecińską. Jest to zelektryfikowana, dwutorowa linia na odcinku Szczecin Turzyn-Police. Obecnie linia jest wykorzystywana wyłącznie przez pociągi towarowe i pociągi specjalne. W 2024 roku wydano pozwolenie na budowę przebudowy linii na odcinku Szczecin Główny-Police w ramach zadania inwestycyjnego „Zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu; Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”.

Największym problemem Portu Police jest brak połączenia torowego od nabrzeży do linii kolejowej nr 406. W najbliższych latach planowana jest budowa nowej linii kolejowej nr 437, łączącej istniejący dworzec kolejowy Police. z planowanym nowym dworcem kolejowym Port Morski Police, przecinającym bezkolizyjną ulicę Jasienicką w ciągu drogi wojewódzkiej nr 114. Będzie to trasa jednotorowa i zelektryfikowana.

Dodatkowo dla obsługi Grupy Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. istotne jest usprawnienie połączenia linii nr. 406 na odcinku Szczecin-Police z linią nr. 273: Wrocław-Szczecin, która obecnie wymaga przekierowania pociągów towarowych na stacji Szczecin Port Centralny lub Szczecin Dąbie. Inwestycja jest w trakcie realizacji, a termin zakończenia to 2025 rok.

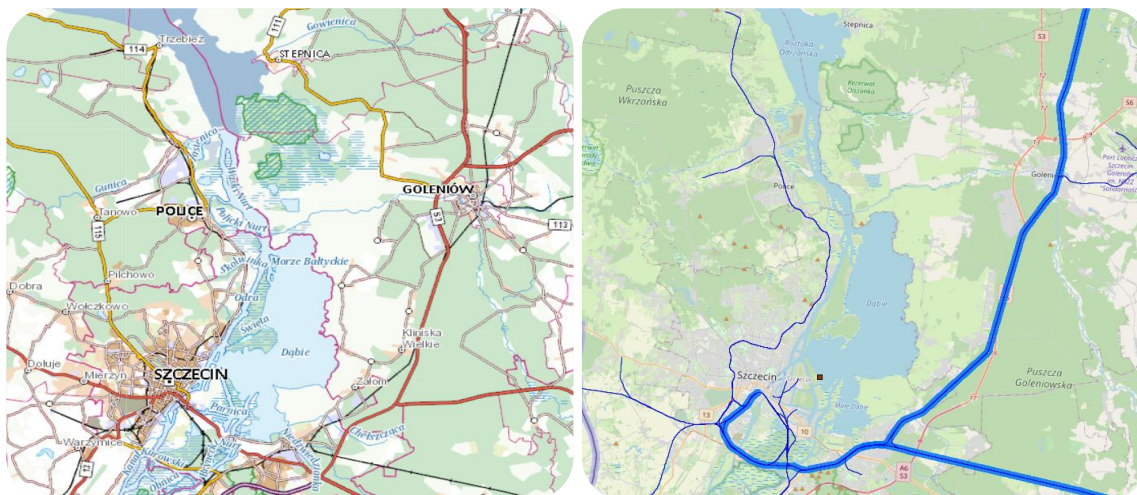
## Infrastruktura drogowa

Dostęp drogowy portu w Policach jest ograniczony i odbywa się przez szczeciński węzeł komunikacyjny – drogi wojewódzkie i powiatowe. Port Morski w Policach jest zlokalizowany ok. 1,5 km od drogi wojewódzkiej nr 114 (droga dojazdowa wykonana z płyt betonowych) i znajduje się blisko głównych tras drogowych – autostrady A6 (na trasie europejskiej E28), drogi ekspresowej S3, drogi krajowej nr 3 na trasie E65, łączącej północ Europy z południem, drogi ekspresowej S6 łączącej Szczecin z Rusocinem o łącznej długości ponad 360 km.

Na terenie Gminy Police zlokalizowana jest sieć drogową, zarządzana przez trzy jednostki samorządu terytorialnego (JST), na którą składają się:

- Drogi wojewódzkie – o łącznej długości 41,9 km,
- Drogi powiatowe – o łącznej długości 48,306 km,
- Drogi gminne – o łącznej długości 89,621 km,
- Drogi o nawierzchni utwardzonej – 69,180 km,
- Drogi o nawierzchni gruntowej – 20,441 km.

Przewiduje się wzrost znaczenia transportu lotniczego w regionie dzięki planowanej budowie Zachodniej Obwodnicy Szczecina (w przebiegu drogi ekspresowej S6). Jej zadaniem ma być odciążenie ruchu kołowego w lewobrzeżnej części Szczecina i ułatwienie dojazdu do Polic oraz poprawienie komunikacji lokalnej między Szczecinem, Policami, Goleniowem, portem lotniczym Szczecin-Goleniów i miejscowościami przygranicznymi. Ułatwiony ma zostać dojazd do przejść granicznych w Rosówku (DK13, kierunek Schwedt/Oder), Kołbaskowie (A6, kierunek Berlin), Lubieszynie (DK10, kierunek Pasewalk) i Dobieszynie (DW115, kierunek Eggesin) a także, za sprawą stałej przeprawy w Policach, do Polski północnej. Dzięki nowej drodze dogodnie skomunikowane zostaną tereny inwestycyjne w gminach Police i Goleniów.



Rysunek 7. Dostępność drogową (rysunek po lewej) i kolejową (rysunek po prawej) Portu Police  
Źródło: mapy.geoportal.gov.pl, mapa.plk-sa.pl

## 2.2. Społeczne i gospodarcze powiązania portu z otoczeniem

Gmina Police, położona na Nizinie Szczecińskiej, zajmuje obszar 25 140 ha. Charakterystyczne dla gminy są duże powierzchnie terenów zielonych, szczególnie nad Zalewem Szczecińskim oraz jezioro Świdwie na skraju Puszczy Wkrzańskiej. Gmina jest także ośrodkiem przemysłowym na skalę krajową.



Gminę Police zamieszkuje prawie 40 tys. mieszkańców. Warto jednak zaznaczyć, że liczba mieszkańców w ostatniej dekadzie (w latach 2012-2023) zmniejszyła się z 42 167 osób do 39 123 osób. Pod względem struktury wiekowej mieszkańców gmina znajdowała się w korzystnej sytuacji demograficznej. Średni wiek mieszkańców wynosił 41,8 lat i był niższy od średniego wieku mieszkańców województwa zachodniopomorskiego oraz niższy od średniego wieku mieszkańców w całej Polsce.

Gminę charakteryzuje korzystna sytuacja społeczno-gospodarcza, o czym świadczy m.in. niższy niż średnia dla województwa wskaźnik bezrobocia. W 2023, w porównaniu z rokiem 2022, wskaźnik bezrobocia w Gminie Police uległ zmniejszeniu i wyniósł 2,5% w przeciwieństwie do średniej dla województwa, gdzie odnotowano wzrost z 4% do 4,2%. Zakłady przemysłowe Grupy Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A. znacząco przyczyniają się do wysokiego (najwyższego w województwie) odsetka zatrudnionych w przetwórstwie przemysłowym. O dobrej koniunkturze gminy świadczy również poziom dochodów – od 2018 roku (poza rokiem 2022, gdzie odnotowano niewielki spadek) widać tendencję wzrostową. W latach 2018-2023 dochody gminy wzrosły aż o 18% i osiągnęły poziom blisko 247 mln zł.

Gmina Police należy również do Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM). Jest to organizacja bazująca na współpracy samorządów i koordynująca prace zmierzające do stworzenia silnego ośrodka metropolitalnego. Oprócz tego, Police należą do Związku Miast Polskich (ZMP) oraz Komunalnego Związku Celowego Gmin Pomorza Zachodniego "Pomerania" w ramach, których pozyskują środki z zagranicznych funduszy pomocowych.

### 2.3. Ocena wykorzystania istniejących możliwości usługowych portu

W opinii operatora Portu nabrzeża i infrastruktura Portu Morskiego w Policach spełniają bieżące potrzeby użytkowników. Wielkość przeładunków w porcie związana jest przede wszystkim z obsługą Grupy Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A., przez co sytuacja spółki ma bezpośredni wpływ na kondycję Portu w Policach co wynika z synergii bliskiej lokalizacji portu i zakładów chemicznych oraz powiązań własnościowych. Port, wraz z całą infrastrukturą, jest wykorzystywany przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. do transportu morskiego surowców i produktów oraz magazynowania surowców niezbędnych do produkcji zakładowej.

Na terenie Portu Police trwa inwestycja obejmująca Morski Terminal Gazowy (gazoport), który będzie pełnił rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich. Sfinalizowanie etapu projektowego, oznaczający wykorzystywanie pełnej mocy produkcyjnej kombinatu, szacowane jest na koniec 2024 roku. Według informacji od Grupy Azoty, na dzień 31 stycznia 2024 roku postęp rzeczowy (tj. uzyskiwanie stosownych pozwoleń, zamówienia i dostawy urządzeń oraz materiałów, prace konstrukcyjne, odbiory i rozruch) projektu Polimery Police wyniósł 99,86%. Ostatnia faza realizacji projektu jest zazwyczaj najdłuższa. Restrykcyjny proces odbiorów instalacji oraz rozruchów prowadzony jest w obecności licencjodawców technologii do produkcji propylenu i polipropylenu.

Warte rozważenia w działalności portu jest poszerzenie oferty w zakresie obsługiwanych ładunków, a tym samym zwiększenie atrakcyjności dla innych podmiotów zainteresowanych usługami Portu w Policach – operatorów portowych, producentów towarów. Przykładem działania zmierzającego do otwarcia Portu Police na inną/dodatkową działalność jest podpisanie listu intencyjnego dotyczącego budowy Terminalu Gazu Płynnego przez spółkę Orlen Paliwa, a także liczne zapytania od innych inwestorów.



## 2.4. Analiza funkcji gospodarczych realizowanych w porcie

Transformacja Portu w Policach od portu zakładowego do portu uniwersalnego związana jest z dywersyfikacją istniejących portowych funkcji gospodarczych. Powinna ona dotyczyć przede wszystkim funkcji transportowej i przemysłowej. Nie należy jednak wykluczać możliwości rozwoju na terenach portu polickiego lub z nim sąsiadujących funkcji handlowej oraz dystrybucyjno-logistycznej. Ważną kwestią stanowi wysoki poziom realizowanych usług, uwzględniający wymagania stawiane przez klientów portu.

Dalszy rozwój funkcji transportowej możliwy będzie dzięki zwiększeniu obsługi ładunków już występujących w porcie Police poprzez pozyskanie ich odbiorców/nadawców poza Grupę Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A., zastąpieniu części obsługiwanych ładunków innymi, rozszerzeniu obsługiwanych dotąd ładunków masowych (suchych, płynnych) o nowe grupy ładunkowe, czy też rozpoczęciu przeładunków drobnicy, w tym zjednostkowanej (kontenery, jednostki ro-ro). Przy skomunikowaniu terenów portowych z infrastrukturą transportu kolejowego i drogowego istnieje możliwość obsługi ładunków z/na dalsze zaplecze portu. Przy konkurencyjnej ofercie w aspekcie cenowym, jakościowym i czasowym port policki ma szansę stać się sprawnym ogniwem w lądowo-morskich łańcuchach transportowych.

Rozwój funkcji przemysłowej portu polickiego należy wiązać głównie z rozwojem spółek wchodzących w skład Grupy Azoty i wykorzystaniu efektów synergii. Wśród innych kierunków aktywizacji tej funkcji należy wymienić między innymi: innych przedstawicieli różnych rodzajów przemysłu chemicznego pracujących na bazie surowców zamorskich, wykorzystujących transport morski również do dystrybucji produktów gotowych, w tym: zakłady przemysłu metalurgicznego, petrochemicznego, zakłady montażu samochodów, przemysłów pracujących na potrzeby regionu (między innymi produkujących materiały wykorzystywane w drogownictwie).

## 2.5. Ocena pozycji konkurencyjnej portu

Budowanie konkurencyjności Portu w Policach mogłoby odbywać się dzięki realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów, zwiększeniu udziału w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej, szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego oraz rozszerzeniu oferty przeładunkowej. Przy istniejącej infrastrukturze port ma możliwości podwojenia wielkości przeładunków i ewolucję w kierunku multimodalnego centrum logistyczno-transportowego. Port ma szansę stymulować lokalny rozwój przedsiębiorców i inwestorów, a przy tym zapewnić gospodarce całego regionu dostęp do konkurencyjnych i wyspecjalizowanych usług z zakresu logistyki morskiej i przemysłu. Kluczową kwestią jest poprawa dostępności drogowej i kolejowej, a także pobudzanie aktywności gospodarczej najbliższego otoczenia.

Rozwojowi Portu w Policach sprzyja:

- położenie na trasie toru wodnego Świnoujście-Szczecin;
- powiązanie z Grupą Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.,
- lokalizacja portu w zasięgu oddziaływania głównych największych portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej,
- duża aktywność prorozwojowa i inwestycyjna głównych użytkowników portu,
- istniejąca infrastruktura,
- przecinanie się korytarzy drogowych, kolejowych, morskich, rzecznych, ruropięgowych,
- oddalenie od terenów zamieszkałych,

- możliwość produkcji i przeładunku towarów niebezpiecznych, trudnych do obsługi w takich portach, jak Szczecin (sąsiedztwo dużej aglomeracji miejskiej), czy Świnoujście (uzdrowisko).

### 3. Analiza SWOT

Podsumowaniem powyższej części Planu Rozwoju, a także punktem wyjścia do dalszych działań w porcie jest analiza SWOT – identyfikacja silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń rozwojowych.

Silne strony	Słabe strony
Duży obszar terenów rozwojowych (ok. 350 ha)	
Korzystna, aktualna i projektowa dostępność transportowa	
Dobre połączenie z zapleczem, również poprzez europejską sieć dróg śródlądowych	
Przynależność Portu do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) jako portu w sieci kompleksowej	Obsługa ładunków przychodzących i wychodzących w większości jednego klienta (Grupa Azoty)
Położenie Portu na przecięciu głównych europejskich szlaków transportowych, stanowiących najdogodniejsze połączenie zarówno między Europą Środkowo-Wschodnią a Skandynawią, oraz pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią	Położenie poza głównymi szlakami transportowymi, co zmusza port do rozwijania działalności produkcyjnej
Powiązanie z Grupą Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. oraz zapewniona przez spółkę masa ładunkowa (surowce, produkty)	Wąska specjalizacja terminali ograniczająca w sposób istotny możliwość pełnego wykorzystania zdolności przeładunkowej nabrzeży
Lokalizacja portu w zasięgu oddziaływania portów o strategicznym znaczeniu dla gospodarki morskiej oraz komplementarność w stosunku do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	Słabo uprzemysłowiona gmina i powiat, nie licząc Grupy Azoty Zakładów Chemicznych „Police” S.A.
Wyspecjalizowana infrastruktura do przeładunku chemikaliów	Konieczność poniesienia znaczących nakładów na rozwój terenów portowych
Zapewniony przez Zakłady Chemiczne „Police” skuteczny system zarządzania działalnością przeładunkową portu (jedyne w Polsce port o zakładowym charakterze zarządzania)	Konieczność przewozu masy ładunkowej przez miasto Szczecin
Międzynarodowy charakter portu (przeładunki międzynarodowe stanowią 90% całości obrotów portowych)	Słabo rozbudowana infrastruktura transportowa (brak bocznic kolejowych i ograniczony dostęp do transportu drogowego oraz brak dróg wewnętrznych)
Wykreowany przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A. wizerunek stabilnego pracodawcy dbającego o przestrzeganie przepisów kodeksu pracy, BHP, PPOŻ.	Wąska specjalizacja terminali ogranicza możliwości pełnego wykorzystania zdolności przeładunkowych nabrzeży
Szeroki wachlarz produkcji i zastosowania produkowanych wyrobów gwarantujący stabilną wielkość ładunków dla portu morskiego	Zdolność przeładunkowa nie pozwala na obsługę w szerokim zakresie innych przedsiębiorstw poza Zakładami Chemicznymi „Police”
Kompleks portowy korzystający z możliwości obsługi przez transport wodny śródlądowy i morski oraz statki typu rzeka-morze	Obsługa przeładunków dotyczy przede wszystkim surowców i produktów charakteryzujących się sezonowością
Lokalizacja poza granicami miasta oraz położenie przygraniczne oraz dostępność do europejskiego systemu autostrad	Ze względu na powiązanie z Grupą Azoty, port jest utożsamiany głównie z przeładunkiem nawozów chemicznych

Szanse rozwojowe	Zagrożenia rozwojowe
<p>Zapewnienie przez Gminę Police preferencyjnych warunków podatkowych dla firm inwestujących na terenach portowych</p> <p>Możliwość pozyskania środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Krajowego Planu Odbudowy, Instrukcji „Łącząc Europę” (CEF)</p> <p>Wzrost liczby transportowanych ładunków wynikający z poprawy infrastruktury transportowej o szerokim znaczeniu, przekształcenie zaplecza oraz ogólnego wzrostu gospodarczego województwa zachodniopomorskiego</p> <p>Planowana realizacja rozwoju infrastruktury transportowej w okolicy portu oraz na jego terenie zwiększająca przepustowość układu drogowego i kolejowego oraz uporządkowanie układu komunikacyjnego na obszarze portu</p> <p>Zwiększenie potencjału przeładunkowego dzięki budowie terminalu przeładunkowego dla inwestycji Polimery Police</p> <p>Budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina (S6) przez GDDKiA poprawiająca komunikację lokalną między Szczecinem, Policami, Goleniowem i portem lotniczym w Goleniowie, a także miejscowościami przygranicznymi</p> <p>Budowa nowych torów zapewniających bezpośredni dojazd do portu w Policach (linia 437) w ramach inwestycji kompleksowej do budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej</p> <p>Przebudowa Kanału Polickiego do głębokości -12,5 m umożliwiającą połączenie kanału z Torem Wodnym Świnoujście-Szczecin i wpłynięcie do portu w Policach jednostek o zanurzeniu 11 m</p> <p>Rozwój sektora wodorowego dzięki utworzeniu Zachodniopomorskiej Doliny Wodorowej, której współtwórcą jest Grupa Azoty</p> <p>Potencjalne zwiększenie znaczenia oraz wolumenów przeładunków w ramach budowy terminalu LPG we współpracy ze spółką Orlen Paliwa S.A.</p> <p>Rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej stwarzający potencjalną, nową masę ładunkową</p> <p>Bliskość obszarów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej – obszaru metropolitarnej Szczecina</p>	<p>Port prywatny, nie sklasyfikowany jako port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej</p> <p>Wysoka pozycja konkurencyjna przedsiębiorstw branży chemicznej na rynkach europejskich wpływająca na mniejszy popyt i redukcję przeładunków w porcie</p> <p>Konieczność dostosowania ustawodawstwa polskiego dotyczącego m.in. branży chemicznej do wymogów legislacyjnych UE</p> <p>Zagrożenie ze strony pozaeuropejskich producentów branży chemicznej (nawozów chemicznych), charakteryzujących się mniejszymi obostrzeniami prawnymi związanymi z emisją, wpływającymi na obniżenie pozycji konkurencyjnej europejskiego przemysłu chemicznego</p> <p>Utrudnienia wynikające z politycznych wpływów na wzrost kosztów związanych ze zmianą poziomu dostaw gazu z Rosji do Polski</p> <p>Możliwość wystąpienia ograniczeń inwestycyjnych ze względu na przepisy o ochronie środowiska (bliskość chronionych terenów przyrodniczych) i program rządowy Natura 2000</p> <p>Wyraźnie niższe zagęszczenie liczby podmiotów gospodarczych w regionie portu niż w innych portach województwa zachodniopomorskiego</p> <p>Pogorszona koniunktura w spółce Zakłady Chemiczne „Police” oraz w Grupie Azoty wpływająca na zahamowanie produkcji i zmniejszone przeładunki w Porcie Police</p> <p>Niska gęstość sieci dróg na terenie województwa oraz peryferyjne położenie województwa względem centrum Polski decydujące o niskiej dostępności wewnątrz krajowej</p>

## 4. Cele strategiczne i rozwojowe

Podstawowym dokumentem planistycznym dotyczącym transportu na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej jest „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”. W dokumencie wskazano cel główny, jakim jest „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez tworzenie spójnego, równoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. W ramach Strategii ustanowiono sześć kierunków interwencji:

**1 Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce**

**2 Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym**

**3 Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności**

**4 Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów**

**5 Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko**

**6 Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe**

Cel główny, cele szczegółowe i priorytety rozwoju polskich portów morskich określono w „Programie rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, który opiera się na ww. Strategii, a także na Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

### CEL GŁÓWNY

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

*Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych*

- 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
- Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu
- Digitalizacja polskich portów morskich

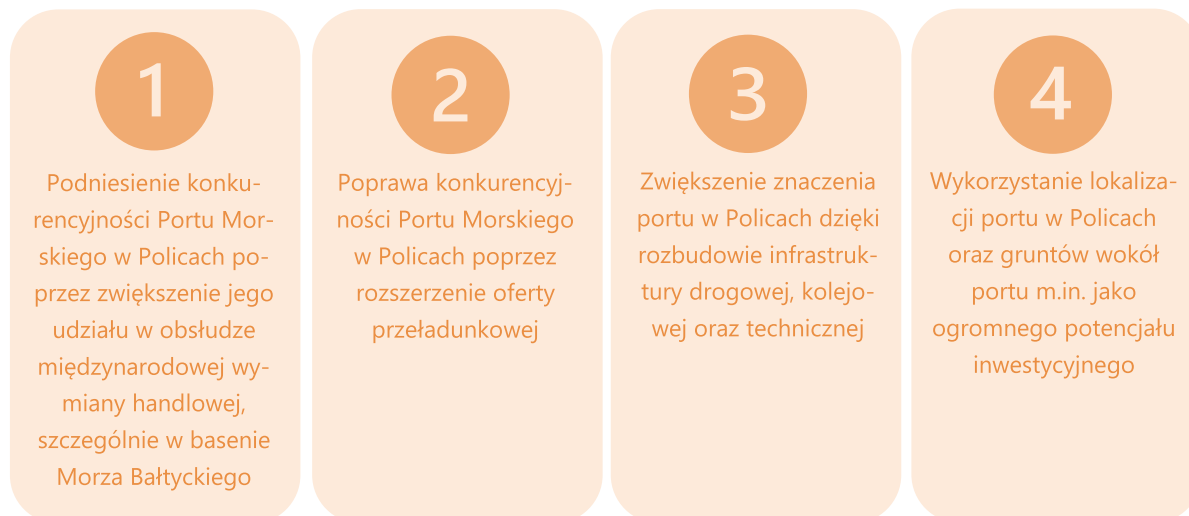
### CELE SZCZEGÓŁOWE

*Stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego*

- Zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego
- Uwzględnianie w działalności portowej przepisów i standardów środowiskowych

### PRIORYTETY

Wobec przyjętych ww. dokumentów, zdefiniowane plany rozwojowe Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. mają na względzie realizację czterech celów strategicznych.



## 5. Inwestycje i inne działania rozwojowe

### 5.1. Inwestycje zrealizowane w latach 2014-2023 w granicach portu

Zarząd Morskiego Portu Police sp. z o.o. realizuje proces wzmacniania pozycji portu w gronie portów uniwersalnych oraz specjalistycznych w basenie Morza Bałtyckiego z jednoczesnym usprawnianiem systemu transportu morskiego m.in. poprzez poprawę technologiczną i ekonomiczną dostępności portu morskiego.

#### Regularne prace podczyszczeniowe

W latach 2014-2023 ZMPP wielokrotnie (w niektórych przypadkach corocznie) podejmował realizację inwestycji w zakresie utrzymania optymalnych parametrów żeglugowych oraz usprawnienie ruchu statków zawijających do portu poprzez przywracanie głębokości projektowej w kanałach i basenach portowych. Zrealizowano:

- prace podczyszczeniowe dna kanału podejściowego oraz basenu portowego przy Terminalu Barkowym, utrzymujące głębokość zanurzeniową 4,0 m,
- prace podczyszczeniowe dna w basenie Terminalu Morskiego (dla statków cumujących przy nabrzeżu tego terminalu) w celu uzyskania głębokości zanurzeniowej 9,15 m.

Prace podczyszczeniowe (roboty czerpalne) realizowano sposobem przemieszczania urobku po dnie akwenu i złożenia go w głębsze obszary.

#### Modernizacja Terminalu Mijanka

Zrealizowano m.in. prace podczyszczeniowe dna przy Terminalu Mijanka w celu otrzymania decyzji o dopuszczalnym zanurzeniu statków cumujących przy nabrzeżu do głębokości 9,5 m dla całej linii cumowania przy średnim stanie wody 507 w porcie Trzebież. Ponadto w planach jest modernizacja terminala, która umożliwi wprowadzanie statków o nośności do 30 000 DWT i długości do 190 m.



## Przywrócenie funkcjonalności Terminalu Gunica

W latach 2018-2020 podjęte zostały prace umożliwiające przywrócenie funkcjonalności Terminala w Jasionicy na rzece Gunica. Celem tych działań było wznowienie użytkowania ww. infrastruktury portowej i włączenie tzw. Terminalu Gunica do kompleksu portowego w Policach. Maksymalną jednostką, która mogła podejść do Terminalu Gunica był zestaw śródlądowy pchany o zanurzeniu do 0,8 m. Po pogłębieniu Kanału Kiełpińskiego po kanale mogą poruszać się jednostki o zanurzeniu do 2,5 m. Dokonano przyłączenia obiektu do sieci elektroenergetycznej. Wykonane zostały także prace czerpalne na Kanale Kiełpińskim uzyskując głębokość -3 m i szerokość 25 m, a także na podejściu i w zakolu przed wejściem w rzekę Gunicę. Umocniono również skarpę wyspy Kiełpiński Ostrów.

## 5.2. Działania inwestycyjne realizowane w granicach portu

### Działania inwestycyjne Zarządu Morskiego Portu Police

#### Wzmocnienie trwałości sieci kompleksowej poprzez zwiększenie dostępności i efektywności Portu Police

W październiku 2022 roku została podpisana umowa dla projektu z agencją CINEA (European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency) na dofinansowanie prac studyjnych. Dofinansowanie zostało przyznane w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF – Connecting Europe Facility). Umowa dla tego projektu została podpisana w ramach naboru CEF-Transport 2021-2027 (CEF 2). Łączny koszt projektu to: 3,5 mln euro, w tym dofinansowanie 1,7 mln euro. Projekt rozpoczął się z końcem lipca 2021 i zakończyć ma się w pierwszym półroczu 2025 roku.

Celem ogólnym projektu jest poprawa dostępności i zdolności przeładunkowej Portu Morskiego Police poprzez zapewnienie dostępu do sieci kolejowej oraz poprawę dostępności od strony wody dla statków morskich o zanurzeniu do 11 metrów. Cel ogólny może zostać zrealizowany dzięki celom szczegółowym:

1. Podniesieniem konkurencyjności Portu Morskiego w Policach poprzez zwiększenie udziału w obsłudze międzynarodowej wymiany handlowej szczególnie w basenie Morza Bałtyckiego z uwzględnieniem rozwoju gospodarczego całego województwa zachodniopomorskiego i jednoczesnym usprawnieniem systemu transportu morskiego;
2. Stworzeniem dostępu drogą kolejową do Portu Morskiego Police;
3. Poprawą wydajności przeładunkowej oraz dostępności do portu od strony wody dla statków morskich o zanurzeniu do 11 metrów.

W ramach projektu zrealizowano prace studyjne dla dwóch zadań:

- opracowanie dokumentacji projektowej na roboty budowlane dla projektu „Budowa węzła kolejowego dla Portu Police wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police” wraz ze studium wykonalności,
- opracowanie dokumentacji projektowej w zakresie poprawy dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży w Policach – nabrzeże ciężkie (uniwersalne) wraz ze studium wykonalności.

## Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police

W dniu 18 stycznia 2019 roku podpisano z PKP PLK S.A. porozumienie dotyczące rozbudowy infrastruktury kolejowej, a 30 grudnia 2019 roku podpisano umowę na wspólną realizację Etapu I inwestycji, tj. pozyskanie m.in. stosownej dokumentacji projektowej, w tym właściwych decyzji administracyjnych. W 2020 roku wyłoniono Wykonawcę, BBF Sp. z o.o., umowy na opracowanie dokumentacji projektowej i w dniu 21 grudnia 2020 roku podpisano umowę. W 2022 roku uzyskano Decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”.

Budowa stacji kolejowej Port Police wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police	
<b>Uzasadnienie inwestycji</b>	Celem projektu stworzenie dostępu drogą kolejową do Portu Morskiego Police.
<b>Cel inwestycji</b>	Przedmiotem projektu jest budowa połączenia kolejowego do Portu Morskiego Police. W ramach realizacji inwestycji planuje się zaprojektowanie i budowę na terenie Portu Morskiego Police infrastruktury kolejowej, w tym stacji kolejowej, infrastruktury technicznej oraz połączenie jej z nowoprojektowaną przez PKP PLK S.A. linią kolejową nr 437, która uzyskała pozwolenie na budowę swojej części odcinka linii kolejowej, łączącego Police i nową stację kolejową w polickim porcie.
<b>Okres realizacji</b>	Perspektywa 2030
<b>Szacunkowa wartość inwestycji</b>	194 mln zł
<b>Źródło finansowania</b>	CEF 2
<b>Etap projektu</b>	Uzyskano pozwolenie na budowę.
<b>Podmiot odpowiedzialny za realizację</b>	Prace studialne: ZMPP Sp. z o.o. (spółka zależna Grupa Azoty Police S.A.) oraz Budowa: ZMPP Sp. z o.o.

Opracowana koncepcja programowo-lokalizacyjna budowy nowej stacji Port Police która będzie połączoną z nowo projektowaną linią 437. Projekt uwzględnia budowę nowej stacji wraz z niezbędnymi do jej funkcjonowania elementami. W ramach stacji przewiduje się:

- grupę przyjazdowo odjazdową – tory nr 1, 1a, 2, 3, 4, 5, z czego tory nr 1, 1a, 3, 5, będą w pełni zelektryfikowane a tory nr 2 i 4 jedynie częściowo, w głowicy zachodniej, na odcinku umożliwiającym wjazd elektrowozów,
- grupę ładunkową „południową” – tory nr 10, 11, 12,
- grupę ładunkową „północną” – tory nr 30, 31 na których, w ramach osobnego opracowania przewiduje się budowę stanowiska załadunku cystern kolejowych,
- tor żeberkowy nr 1a,
- możliwość rozbudowy układu torowego w zakresie: dobudowy toru wyciągowego nr 40 po stronie zachodniej grupy przyjazdowo-odjazdowej, dobudowy dodatkowego odgałęzienia torów w grupie „północnej”, dobudowy dodatkowych torów w grupie „południowej”.

Wjazd na grupę przyjazdowo odjazdową z linii 437, na tory nr 1, 3 i 5, przewiduje się z prędkością 50 km/h, na pozostałych torach przewiduje się prowadzenie ruchu z prędkościami manewrowymi - maksymalnie 40 km/h. W ramach opracowania projektuje się drogi równoległe do torów kolejowych umożliwiające dojazd do projektowanej infrastruktury kolejowej oraz technicznej. Projektuje się drogi o szerokości 5,0 – 6,0 m wraz z obustronnymi pobocznymi 0,75 m.



## Budowa nabrzeża ciężkiego w Porcie Police

W dniu 29 sierpnia 2022 roku pomiędzy spółka Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. a Lugo Projekt – Hydrotechnika i Melioracje Łukasz Gontarz została podpisana umowa na wykonanie Koncepcji programowo – przestrzennej dla inwestycji „Budowa nabrzeża ciężkiego w Porcie Police”. We wrześniu 2023 roku została podpisana umowa na opracowanie dokumentacji projektowej na roboty budowlane dla projektu. Wykonawcą tego zadania jest firma Antea Polska S.A.

Budowa nabrzeża ciężkiego w Porcie Police	
Uzasadnienie inwestycji	Zapewnienie dostępu do Portu dla statków pełnomorskich, w efekcie czego nastąpi rozszerzenie oferty usługowej Portu poprzez zwiększoną ilość przeładunków oraz dzierżawę na terenach inwestycyjnych.
Cel inwestycji	Projekt obejmuje budowę nabrzeża ciężkiego/universalnego o długości 465 m, na południe od istniejącego Terminalu Morskiego w Porcie w Policach.
Okres realizacji	Perspektywa 2030
Szacunkowa wartość inwestycji	Wariant I: 393 mln zł Wariant II: 575 mln zł
Źródło finansowania	Krajowy Planu Odbudowy, FEnKS, CEF2, RPO, Military Mobility
Etap projektu	Trwają prace nad opracowaniem dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę dla inwestycji „Budowa nabrzeża ciężkiego w Porcie Police”.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Prace studialne: ZMPP Sp. z o.o. (spółka zależna GA Police SA) oraz Budowa: Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A.

Projekt zakłada stworzenie nowego nabrzeża ciężkiego, będącego przedłużeniem istniejącego oraz układu nabrzeże-zaplecze umożliwiającego przeładunek i składowanie ładunków o jak najszerszym zakresie, bez ograniczania się do towarów obecnie obsługiwanych. Działania mają na celu umożliwienie wejścia i cumowania przy projektowanym nabrzeżu jednostek o maksymalnych wymiarach: długość 230 m, szerokość 32,3 m oraz zanurzenie 11,0 m, jak również na swobodny dostęp do zaplecza od strony nabrzeża.

Realizację projektu planuje się wykonać poprzez:

- wykonanie nowego nabrzeża ciężkiego o długości 465 m i głębokości technicznej 12,5 m, które stanowić będzie przedłużenie istniejącego. Nowo projektowane nabrzeże wraz z istniejącym utworzy jedną linię cumowniczą o długości ok. 880 m (bez załamań).
- budowę uniwersalnych, otwartych i dogodnych komunikacyjnie placów składowych na zapleczu nabrzeża umożliwiających składowanie szerokiej gamy towarów. Place składowe zaprojektowano na obciążenie użytkowe rzędu 100 kN/m<sup>2</sup>.
- wykorzystanie obecnie projektowanych w ramach zadania pn. Budowa stacji kolejowej „Port Police” wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną w ramach Budowa nabrzeża ciężkiego w Porcie budowy linii kolejowej nr 437 do Portu Morskiego Police”, układów torowych oraz drogowych wraz z ich rozbudową.
- wykonanie prac czerpalnych na potrzeby uzyskania docelowej głębokości przy nabrzeżu oraz zapewnienia obszaru manewrowego dla statków o powierzchni wynikającej z analizy nawigacyjnej. Koncepcja zakłada doprowadzenie dna akwenu portowego do rzędnej -12,5 m na całym obszarze manewrowym wyznaczonym w analizie nawigacyjnej.



## Działania inwestycyjne pozostałych podmiotów

## Budowa Terminalu przeładunkowo-magazynowego w ramach projektu „Polimery Police”

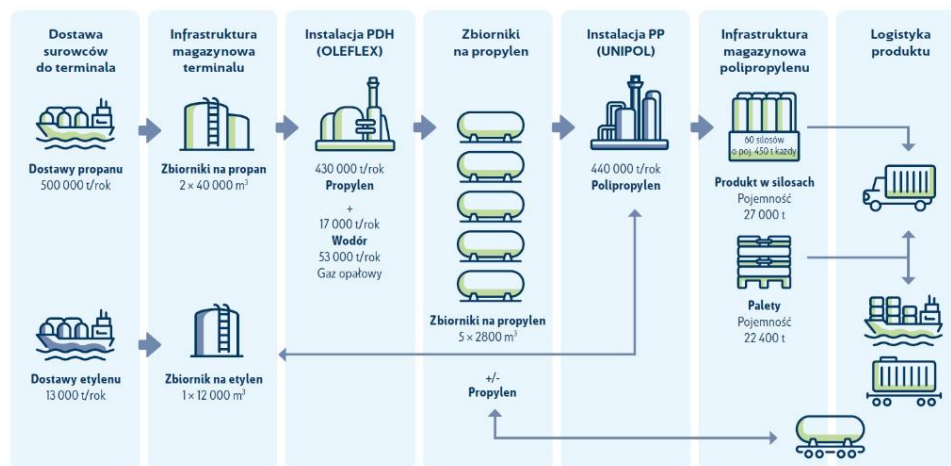
Inwestycja realizowana przez  
Grupę Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A.

W latach 2018-2023 realizowano prace w ramach inwestycji pod nazwą „Polimery Police” stanowiącej kompleks produkcyjny do produkcji propylenu i polipropylenu. Z punktu widzenia Portu Morskiego Police kluczowym elementem przedmiotowej inwestycji jest budowa nowego Terminalu morskiego do rozładunku surowca do produkcji.

Projekt stanowi element procesu wzmocnienia pozycji portu w gronie portów uniwersalnych oraz specjalistycznych w basenie Morza Bałtyckiego z jednoczesnym usprawnianiem systemu transportu morskiego, m.in. poprzez poprawę technologiczną i ekonomiczną dostępności Portu Morskiego w Policach.

Projekt Polimery Police to zintegrowany kompleks chemiczny obejmujący Terminal Przeładunkowo-Magazynowy, Instalację Odwodornienia Propanu (PDH), Instalację Produkcji Polipropylenu, Infrastrukturę Logistyczną Polipropylenu oraz Systemy Pomocnicze i połączenia międzysystemowe.

- *Terminal Przeładunkowo-Magazynowy*: pełni rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich oraz dostarczającego wymienione surowce do Instalacji PDH i Instalacji PP.
- *Instalacja Odwodornienia Propanu (PDH)*: Instalacja PDH służy do przeprowadzenia procesu katalitycznego odwodornienia propanu, w ramach którego produkowany jest propylen z wydajnością na poziomie 429 tysięcy ton.
- *Instalacja Produkcji Polipropylenu (PP)*: służy do produkcji z wydajnością na poziomie 437 tysięcy ton polipropylenu łącznie w trzech typach: homopolimery, kopolimery randomiczne, komopolimery udarowe. Zakład wytwarzający różne typy polipropylenu pracuje w oparciu o surowce: propylen dostarczany z Instalacji PDH oraz etylen dostarczany z Terminalu Przeładunkowo-Magazynowego. Infrastruktura Logistyczna PP stanowi obszar magazynowania, logistyki i wysyłki polipropylenu.
- *Infrastruktura Logistyczna Polipropylenu i Systemy Pomocnicze i połączenia międzysystemowe*: instalacje mediów oraz systemy połączeń międzyobiektowych. Powyższe układy są przeznaczone do zabezpieczenia niezbędnych mediów wymaganych dla pracy Instalacji PDH, Instalacji PP oraz Infrastruktury Logistycznej PP.



Schemat projektu „Polimery Police”

Morski Terminal Gazowy	
Uzasadnienie inwestycji	Inwestycja „Polimery Police” ma umożliwić produkcję 437 tys. ton polipropylenu rocznie. Terminal przeładunkowo-magazynowy pełni rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich oraz dostarczającego wymienione surowce do Instalacji PDH i Instalacji PP.
Cel inwestycji	<p>Wśród celów projektu wskazanych przez Grupę Azoty wskazano:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) stworzenie bazy dla perspektywnego rozwoju Grupy,</li> <li>2) powstanie w Grupie nowego segmentu rynku o innych niż dotychczasowe, cyklach koniunktury,</li> <li>3) realizacja synergii z pozostałymi zakładami Grupy,</li> <li>4) wzrost i dywersyfikacja przychodów całej Grupy,</li> <li>5) efektywne wykorzystanie wartościowych produktów ubocznych w instalacjach i uzyskanie dzięki temu pozytywnego, zintegrowanego efektu ekologicznego,</li> <li>6) wydłużenie łańcucha wartości i dalszego rozwoju polskiego przemysłu chemicznego.</li> </ol>
Okres realizacji	2020-2024
Szacunkowa wartość inwestycji	7,2 mld zł
Źródło finansowania	Umowa kredytowania z instytucjami finansowymi
Etap projektu	Za realizację projektu odpowiedzialny jest Hyundai Engineering Co. Ltd., Generalny Wykonawca inwestycji w ramach umowy EPC. Produkcja uruchomiona z końcem 2023, terminal rozpoczął działalność. W dniu 27 grudnia 2023 roku podpisano Protokół Odbioru Tymczasowego dla Infrastruktury Logistycznej Polipropylenu. Pełna zdolność produkcyjna ma zostać osiągnięta pod koniec 2024 roku.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Grupa Azoty Polyolefins S.A.

Nowy Terminal przeładunkowo-magazynowy pełniący rolę obiektu służącego do rozładunku i magazynowania propanu i etylenu ze statków morskich oraz dostarczającego wymienione surowce do Instalacji PDH i Instalacji PP. Propan w stanie ciekłym z Terminalu Przeładunkowo-Magazynowego przesyłany będzie do Instalacji PDH celem jego odwodnienia do propylenu.

W terminalu odbywać się ma głównie rozładunek surowców niezbędnych do produkcji propylenu i polipropylenu. Surowce transportowane będą w stanie ciekłym drogą morską. Terminal będzie mógł przyjmować jednostki o maksymalnej długości całkowitej 220 m i maksymalnym zanurzeniu 11 m, z uwagi na pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m.

Terminal przeładunkowo-magazynowy umożliwi dostawy propanu i etylenu – surowców niezbędnych do produkcji – drogą morską do zakładu produkcyjnego w Policach. W 2023 roku rozpoczęto dostawy propanu i etylenu na potrzeby produkcyjne, a już w 2024 roku rozpocząć się mają regularne dostawy surowców, w harmonogramie dostosowanym do planu produkcyjnego spółki.

W nowo wybudowanym w Policach gazoporcie oprócz dedykowanego stanowiska statkowego zlokalizowane zostały więc także zbiorniki kriogeniczne o łącznej pojemności niemal 100 tys. m<sup>3</sup>.

Wartość inwestycji portowej przekracza 1,0 mld złotych.





### 5.3. Planowane działania inwestycyjne na terenie Portu Police

W ramach planowanych działań inwestycyjnych na terenie Portu Police planowane są trzy projekty:

- Modernizacja kanału dojściowego do Portu Barkowego,
- Modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury portowej,
- Budowa połączenia drogowego łączącego Terminal Morski w porcie w Policach z drogą wojewódzką nr 114.

Modernizacja kanału dojściowego do Portu Barkowego	
<b>Uzasadnienie inwestycji</b>	Poszerzenie i pogłębienie toru zapewni dostęp do portu barkom i małym statkom, o większym zanurzeniu niż dotychczas oraz przygotuje Port do obsługi desygnowanych jednostekamatora o wymiarach 5000DWT, które za 5 lat mają zastąpić obecne statki dostarczające sól KCL. W efekcie realizacji projektu nastąpi zwiększenie potencjału przeładunkowego Portu, a co za tym idzie także wzrost przychodów. Istotnym efektem realizacji projektu będzie także dywersyfikacja przeładunków.
<b>Cel inwestycji</b>	Rozbudowa oraz modernizacja terminalu barkowego: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Poszerzenie Kanału Barkowego na długości 1 430 metrów, z szerokości 42 m w lustrze i 18m w dnie do szerokości 66 m w lustrze i 25 m w dnie (przy nachyleniu skarpy 1:4)</li> <li>2) Poszerzenie Basenu Portu Barkowego, w stronę południową na odcinku 230 m (od nabrzeża czołowego Basenu do wysokości Stoczni Partner) z szerokości 138 m do szerokości 170m – w tym miejscu znajdzie się obrotownica statków</li> <li>3) Pogłębienie Kanału Barkowego oraz Basenu Portu Barkowego z 4,5 m do technicznej głębokości 7,0 m</li> <li>4) Modernizacja nabrzeża północnego poprzez posadowienie (zabicie) nowej ścianki do głębokości technicznej 7,0 m</li> </ol>
<b>Okres realizacji</b>	Perspektywa 2030
<b>Szacunkowa wartość inwestycji</b>	98 mln zł
<b>Źródło finansowania</b>	KPO, FEnIKS, CEF2
<b>Etap projektu</b>	Faza przedkonceptyjna. Nie rozpoczęto prac przygotowawczych.
<b>Podmiot odpowiedzialny za realizację</b>	Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A.



Modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury portowej	
<b>Uzasadnienie inwestycji</b>	Projekt inwestycyjny niezależny, konieczny do realizacji w celu utrzymania dotychczasowej działalności Portu, w efekcie, czego nastąpić powinno zwiększenie ilości i dywersyfikacja przeładunków.
<b>Cel inwestycji</b>	Przedmiotem projektu jest: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Modernizacja infrastruktury portowej Terminalu Morskiego oraz Terminalu Mijanka, modernizacja sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, modernizacja instalacji elektrycznych, przebudowa pomieszczeń socjalnych</li> <li>2) Dostawa i montaż urządzeń przeładunkowych: nalewaków, pomp, dźwigów</li> <li>3) Remont i modernizacja dróg technologicznych</li> <li>4) Poprawa warunków gruntowych terenów portowych</li> </ol>
<b>Okres realizacji</b>	Perspektywa 2030
<b>Szacunkowa wartość inwestycji</b>	100 mln zł
<b>Źródło finansowania</b>	KPO, FEnIKS, CEF2 (Military Mobility), FEPZ
<b>Etap projektu</b>	Faza przedkonceptyjna i koncepcyjna.
<b>Podmiot odpowiedzialny za realizację</b>	Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A.



Budowa połączenia drogowego łączącego Terminal Morski w porcie w Policach z drogą wojewódzką nr 114	
Uzasadnienie inwestycji	Celem projektu jest poprawa dostępności do Portu Morskiego w Policach od strony lądu.
Cel inwestycji	W ramach projektu planuje się: 1) Likwidację istniejących płyt betonowych, 2) Budowę 1 572,39 m drogi jednojezdniowej, dwukierunkowej, o szerokości 7 m, szerokość pasa ruchu: 3,5 m, kategoria ruchu: KR 3, klasa: L, W, prędkość projektowa: 50 km/h, obciążenie 115 kN/oś wraz z ciągiem pieszo-rowerowym, 3) Budowę 134,66 m odcinka drogi wewnętrznej.
Okres realizacji	Perspektywa 2030
Szacunkowa wartość inwestycji	30 mln zł
Źródło finansowania	KPO, FEniKS, CEF2 (Military Mobility), FEPZ
Etap projektu	Faza przedkonceptyjna. Nie rozpoczęto prac przygotowawczych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. (spółka zależna GA Police SA) oraz Grupa Azoty Zakłady Chemiczne "Police" S.A.

## 5.4. Działania w obszarze infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu

### Inwestycje zrealizowane

#### Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m

Inwestycja zrealizowana przez  
Urząd Morski w Szczecinie

Tor wodny oddany został do użytku 9 maja 2022 roku. Dzięki pogłębieniu toru wodnego do 12,5 m maksymalne dopuszczalne zanurzenie statków zawijających do Szczecina zwiększyło się do wartości ok. 11,0 m (wcześniej 9,15 m), a co za tym idzie, zapewniona została dostępność szczecińskiego portu dla określonej grupy dużych statków.

W zakres projektu wchodziły zadania:

1. pogłębienie toru wodnego do 12,5 m na odcinku ok. 62 km, z jednoczesnym jego poszerzeniem do 100 m,
2. przebudowa skarp brzegowych,
3. pogłębienie i poszerzenie obrotnic dla statków,
4. budowa dodatkowych konstrukcji hydrotechnicznych, w postaci dwóch sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim, z urobku wydobytego podczas prac czerpalnych,
5. modernizacja Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie.



Projekt został zrealizowany w ramach unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020. Jego całkowita wartość wynosi ok. 1,9 mld złotych. Inwestycja zrealizowana została w trybie „Zaprojektuj i zbuduj”. Wykonawcą zadań 1-4 inwestycji było belgijsko-holenderskie konsorcjum firm Dredging International NV oraz Van Oord Dredging and Marine

Contractors BV, a zadania 5 - Przedsiębiorstwo Budowlane CALBUD sp. z o.o. ze Szczecina. Inwestycja prowadzona była pod stałym nadzorem przyrodniczym ze strony inżyniera kontraktu (SWECO Polska) i zespołu środowiskowego wykonawcy.

**Poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach**Inwestycja zrealizowana przez  
Urząd Morski w Szczecinie

Inwestycja polegała na zaprojektowaniu oraz wykonaniu robót pogłębiarskich i budowlanych mających na celu poprawę dostępu do portu w Policach. W 2018 roku rozpoczęto prace związane z projektowaniem i wykonaniem robót pogłębiarskich i budowlanych, których wykonawcą była holenderska firma Van den Herik Kust.

W zakres inwestycji wchodziły zadania:

1) prace czerpalne na:

- Kanale Polickim: poszerzenie toru podejściowego do 100 m z jednoczesnym pogłębieniem do głębokości 10,5 m na długości 920 m,
- Kanale Kiełpińskim: podejście do Kanału Kiełpińskiego z Róztoki Odrzańskiej o długości 300 m, szerokości 25-35 m i głębokości 3,2 m, a także sam Kanał Kiełpiński wraz z zakolem przed wejściem w rzekę Gunicę o długości 900 m, szerokości 25-35 m i głębokości 3,0 m,

2) umocnienie brzegu południowego wyspy Kiełpiński Ostrów wzdłuż północnego brzegu Kanału Kiełpińskiego na dł. 576 m i szerokości od 1,0 do 1,5 brzegu wyspy,

3) zakup infrastruktury nawigacyjnej: pław świetlnych w celu oznakowania Kanału Polickiego, podejścia do terminalu LPG i Kanału Polickiego, oraz na wejściu do Kanału Kiełpińskiego.



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014 – 2020. Całkowity kwalifikowalny koszt projektu wynosił 23,14 mln zł, w tym dofinansowanie 19,67 mln zł.

**Inwestycje w trakcie realizacji i planowane****Poprawa dostępu do portu morskiego w Szczecinie – budowa mijanki dla statków na torze wodnym Świnoujście-Szczecin**Inwestycja realizowana przez  
Urząd Morski w Szczecinie

Inwestycja ma na celu pogłębienie dna w Kanale Polickim do głębokości -12,5 m, która wpłynie na możliwość przyjmowania na terenie Portu Morskiego Police jednostek o zanurzeniu 11,0 m. Inwestycja wiązać się będzie z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa statków korzystających z portów w Szczecinie i Policach. Statki o znacznym zanurzeniu (powyżej 9 m) generują potrzebę ruchu jednokierunkowego na 65 km toru wodnego Świnoujście-Szczecin powodując znaczne ograniczenia przepustowości toru wodnego. Niezbędne jest więc wykonanie odpowiednich bezpiecznych mijanek dla tych statków na poszczególnych odcinkach toru wodnego (obecnie istnieje tylko jedna mijanka pomiędzy 28 i 23 km toru wodnego), aby możliwość ruchu dwukierunkowego statków. Pogłębienie toru na Kanale Polickim stanowić będzie drugą mijankę pomiędzy 45 i 50 km toru wodnego. Umożliwi również podejście do Polic od strony północnej statkom o maksymalnym zanurzeniu, szczególnie gazowców do nowego gazoportu w Policach.



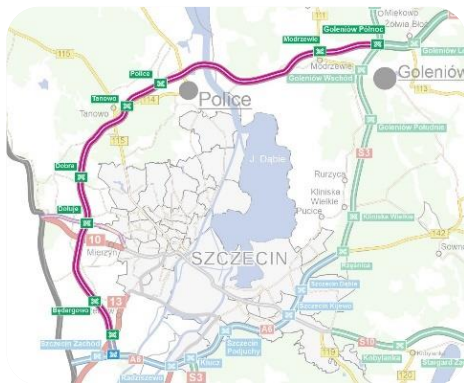
Projekt obecnie na etapie pozyskiwania opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie braku konieczności sporządzenia oceny o oddziaływaniu na środowisko lub ustalenia jego ewentualnego zakresu. Złożony został także wniosek aplikacyjny w trzecim naborze wniosków do instrumentu „Łącząc Europę” w sektorze transportu (CEF), który obecnie jest rozpatrywany przez Komisję Europejską.

Planowany okres realizacji inwestycji to wrzesień 2024 – czerwiec 2027.

### Budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina

Inwestycja realizowana przez  
Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad

Zachodnia Obwodnica Szczecina w ciągu S6 będzie miała długość około 50 km, od północy i zachodu ominie aglomerację szczecińską. Początkiem inwestycji od zachodu będzie połączenie z węzłem Szczecin Zachód na przecięciu z autostradą A6, natomiast końcem węzeł Goleniów Północ łączący drogi S3 i S6. Droga będzie stanowiła alternatywę dla obecnego szlaku S3/A6 omijającego Szczecin od południowo-wschodu i razem z nim utworzy ring wokół miasta.



Droga w znaczny sposób poprawi skomunikowanie całej aglomeracji szczecińskiej z siecią dróg ekspresowych i autostrad. Szczególne znaczenie będzie miała dla położonych na północ od Szczecina Polic. Z centrum Szczecina zostanie wyprowadzona znacząca część ruchu samochodowego. Obecnie, aby dojechać z Polic do węzła S3/S6 Goleniów Północ trzeba przejechać 58 km, w tym pokonać centrum Szczecina. Dzięki inwestycji trasa skrócona zostanie do 23 km.

Inwestycja od 2017 roku posiada wydaną decyzję środowiskową. W 2021 zatwierdzona została opracowana dokumentacja koncepcyjna. W 2022 roku GDDKiA podpisało umowy na opracowanie projektu budowlanego: odcinek Kołbaskowo-Police zaprojektowało konsorcjum firm TPF i Databout, a odcinka Police-Goleniów (w tym tunel pod Odrą) wykonała firma Voessing Polska. Złożenie wniosków o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej planowane jest na rok 2024. Przewiduje się, że całościowa inwestycja zakończy się do 2030-2031 roku, a jej koszt wyniesie ok. 6 mld zł.

Inwestycja realizowana przez  
PKP PLK i gminy partnerskie  
w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

### Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitarnej

Projekt połączenia Szczecina i znacznej części obszaru metropolitalnego jest nowoczesnym systemem kolei metropolitalnej, w której skład wchodzi: modernizacja i wybudowanie nowych trakcji kolejowych, budowa przystanków i otoczenia wokół nich na trasach Szczecin-Goleniów, Szczecin-Gryfino, Szczecin-Stargard i Szczecin-Police. Przedsięwzięcie dotyczy także organizacji połączeń, wprowadzenia wspólnego biletu na kolej oraz komunikację miejską na terenie gmin realizujących projekt SKM.



Inwestycja otrzymała dofinansowanie ze środków unijnych: w pierwszej fazie projekt współfinansowany był z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w ramach działania 5.2. Rozwój Transportu Kolejowego poza TEN-T, oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce, a w drugiej fazie w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 Działanie FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo kolei. Koszt projektu wynosi ok. 1,12 mld złotych, z czego pozyskane dofinansowanie z UE wynosi ponad 747 mln złotych (440 mln zł dla fazy pierwszej i 307 mld zł dla fazy drugiej).

W ramach inwestycji wykonana zostanie przebudowa peronów na istniejącej stacji Police. Na linii kolejowej nr 406 (w stronę Polic) zakończenie prac planowane jest w IV kwartale 2025 roku. Inwestycja jest komplementarna do projektu budowy linii nr 437 w ramach wspólnej inwestycji PKP PLK i ZMPP połączyć stację Police z nowo wybudowaną stacją towarową Port Morski Police.

## 6. Źródła finansowania zaplanowanych działań inwestycyjnych

Finansowanie projektów budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej w polskich portach morskich jest możliwe w oparciu o:

- środki finansowe publicznych podmiotów zarządzających tymi portami pochodzące głównie z opłat z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy (lub innej umowy, na mocy której podmiot zarządzający oddaje w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe), opłat portowych oraz przychodów z usług świadczonych przez podmiot zarządzający,
- środki budżetu państwa,
- środki finansowe z Unii Europejskiej,
- środki finansowe pozyskane w ramach kredytów komercyjnych,
- środki finansowe inwestora prywatnego w ramach formuły partnerstwa publiczno-prywatnego.

Planowane inwestycje rozwojowe w Porcie Police uwzględniają przede wszystkim dofinansowania z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS), Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF 2) oraz Funduszy Europejskich dla Pomorza Zachodniego (FEPZ).

### Krajowy Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności



Strategiczny dokument przygotowany przez polski rząd w odpowiedzi na skutki pandemii COVID-19, mający na celu odbudowę gospodarki oraz zwiększenie jej odporności na przyszłe kryzysy. Dokument zaakceptowany 21 listopada 2023 roku przez Komisję Europejską i przyjęty 8 grudnia 2023 roku przez Radę UE. KPO jest częścią unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Recovery and Resilience Facility – RRF), który jest centralnym elementem unijnego planu naprawczego NextGenerationEU.

Szczególne możliwości dofinansowania dla Portu Police stwarza *Reforma B2.1.1 Inwestycje w technologie wodorowe, wytwarzanie, magazynowanie i transport wodoru w ramach Komponentu B: Zielona energia i zmniejszenie energochłonności*. Wsparcie finansowe w ramach Komponentu B przyczynić ma się do



ograniczenia negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego kraju, a inwestycje w ramach wskazanej reformy mają służyć stworzeniu polskiej gałęzi gospodarki wodorowej oraz zwiększenie wykorzystania odnawialnego i niskoemisyjnego wodoru.

Wśród projektów inwestycyjnych wskazywane są projekty dotyczące m.in. budowy elektrolizerów w szczególności wykorzystujących energię OZE do produkcji wodoru, budowy magazynów wodoru wraz z infrastrukturą techniczną umożliwiającą jego składowanie, zatłaczanie oraz użytkowanie, budowy urządzeń oraz infrastruktury niezbędnej do tankowania wodoru (w tym magazynów, infrastruktura dystrybucyjnej oraz zabezpieczającej), a następnie wykorzystywanie go w transporcie drogowym, kolejowym oraz wodnym.

Istotne możliwości dofinansowania projektów w portach morskich stwarza także *Reforma E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego w ramach Komponentu E: Zielona, inteligentna mobilność*. Projekty inwestycyjne wskazywane w ramach *E2.1.3 Projekty intermodalne* mają przyczynić się do poprawy efektywności usług transportu intermodalnego, pozwalając na dalsze zwiększanie udziału tego typu transportu w przewozach towarowych. Pomoc dla jednostki zarządzającej portem może być udzielona na realizację działań w zakresie budowy lub przebudowy infrastruktury terminali intermodalnych, w tym infrastruktury dedykowanej, w zakresie infrastruktury drogowej, bocznic kolejowych lub linii kolejowych, które służą połączeniu terminali intermodalnych z siecią drogową lub siecią kolejową.

### Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027



Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FENIKS) został zatwierdzony przez Komisję Europejską 6 października 2022 roku. Podobnie jak wcześniejszy Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 jest największym programem w całej Unii Europejskiej – zarówno pod względem alokacji, jak i liczby priorytetów rozwojowych. Budżet na lata 2021-2027 wynosi 24 mld EUR a najwięcej środków trafia do sektora energetyki i środowiska oraz transportu.

Głównym celem programu jest poprawa warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego, w tym poprzez:

- obniżenie emisyjności gospodarki transformację w kierunku gospodarki przyjaznej środowisku i o obiegu zamkniętym,
- budowę efektywnego i odpornego systemu transportowego o jak najniższym negatywnym wpływie na środowisko naturalne,
- dokończenie realizacji odcinków sieci bazowej TEN-T do roku 2030,
- poprawę bezpieczeństwa transportu,
- zapewnienie równego dostępu do opieki zdrowotnej oraz poprawę odporności systemu ochrony zdrowia,
- wzmocnienie roli kultury w rozwoju społecznym i gospodarczym.

Szczególne możliwości uzyskania dofinansowania na projekty inwestycyjne w Porcie Police stwarza *Działanie FENX.05.02 Porty morskie i śródlądowe drogi wodne w TEN-T - Porty morskie w ramach Priorytetu FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR*, którego środki przeznaczone są na:

- inwestycje służące poprawie dostępu do portów od strony morza, w tym: budowa, przebudowa

- i pogłębienie torów wodnych (w tym podejściowych) wraz z umocnieniami brzegowymi, falochronów osłonowych umożliwiających bezpieczne wejście do portów większych niż dotychczas statków,
- inwestycje służące poprawie stanu infrastruktury portowej, w tym budowa, przebudowa nabrzeży i pirsów, budowa, przebudowa terminali morskich (za wyjątkiem terminali intermodalnych), budowa i pogłębienie basenów portowych, torów wodnych, budowa i przebudowa obrotnic portowych, rozbudowa wewnętrznej sieci kolejowej i drogowej; budowa infrastruktury do odbioru odpadów i ścieków ze statków ograniczającej zanieczyszczenia środowiska przez statki, wdrażanie rozwiązań prośrodowiskowych, bezemisyjnych oraz dekarbonizacyjnych,
  - inwestycje służące poprawie infrastruktury dostępu do portów od strony lądu, w tym przebudowa układu komunikacyjnego (drogowego i kolejowego) wyprowadzającego ruch z portów.



### Instrument "Łącząc Europę" 2021-2027

Instrument „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF) w latach 2021-2027 stanowi kontynuację działania CEF z perspektywy 2014-2020, nazywany jest również CEF 2. Ma on na celu wspieranie modernizacji i budowy infrastruktury położonej na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W nowym CEF zwiększono akcent na połączeni brakujące i transgraniczne, a także na działania przeciwko zmianom klimatu. W związku z ostatnim co najmniej 60% środków Instrumentu musi być przeznaczony na realizację celów klimatycznych oznaczają premiowanie inwestycji m.in. w infrastrukturę kolejową i paliwa alternatywne.

Ogólny budżet CEF 2 wynosi 33,7 mld euro, w tym transport - 25,8 mld euro. W sektorze transportu budżet dzieli się na pulę ogólną, kohezyjną i nową – mobilności wojskowej oznaczająca możliwość dofinansowania budowy infrastruktury podwójnego zastosowania.

W latach 2021-2023 określono priorytety inwestycyjne: infrastruktura transportowa (kolejowa, wodna śródlądowa, morska, terminale multimodalne i multimodalne platformy logistyczne), inteligentne aplikacje dla transportu, rozwój paliw alternatywnych, autostrady morskie, multimodalne węzły pasażerskie, redukcja hałasu kolejowego transportu towarowego, infrastruktura parkingowa, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększanie odporności infrastruktury, w szczególności na klimatyczne i klęski żywiołowe, dostosowanie infrastruktury do celów kontroli na granicach zewnętrznych Unii Europejskiej, dostosowanie sieci TEN-T do podwójnego zastosowania w zakresie obrony cywilnej.



### Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego

Pieniądze dostępne w ramach polityki spójności przeznaczone są na realizację inwestycji w obszarze innowacji, przedsiębiorczości, cyfryzacji, ochrony środowiska, efektywności energetycznej, edukacji, rynku pracy i spraw społecznych, infrastruktury transportowej, ochrony zdrowia, kultury i turystyki oraz Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Całkowita kwota przeznaczona na realizację programu to blisko 1,7 mld euro.

Szczególne możliwości uzyskania dofinansowania na projekty inwestycyjne w Porcie Police stwarzać będą naboru umożliwiające realizację celu szczegółowego RSO3.2. Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej. Strategia Programu przewiduje rozwój zrównoważonego transportu publicznego oraz inwestycje drogowe, ułatwiające dostęp wykluczonych obszarów do istniejącej i powstającej sieci TEN-T (zarówno drogowej, jak i kolejowej oraz umieszczonych w sieci portów morskich i lotniczego).

## 7. Spójność z dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym, lokalnym

### 7.1. Dokumenty strategiczne na poziomie europejskim

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

Port Police został wymieniony jako węzeł sieci komplementarnej TEN-T w Załączniku 2 do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.

Przedmiotowy dokument reguluje kwestie sieci TEN-T oraz służy koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. W skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T wchodzi: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych. Ponadto, jej integralnym składnikiem są również inteligentne systemy transportowe, których wdrażanie przyczynia się do poprawy przepustowości sieci, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport.

Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej UE i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz towarów. Efektywnie funkcjonujący w ramach Unii system transportowy ma przyczynić się do poprawy działania jednolitego rynku wewnętrznego, stymulować wzrost gospodarczy regionu, a także podnosić konkurencyjność poszczególnych państw członkowskich i całej UE w skali globalnej.

- Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego jest jedną z czterech strategii makroregionalnych wdrażanych na obszarze Unii Europejskiej. Obejmuje 8 państw Unii Europejskiej graniczących z Bałtykiem. Istotną rolę w zakresie koordynacji, monitoringu i formułowania rekomendacji pełni Komisja Europejska. Strategia nie stanowi odrębnego tekstu ustalającego ramy wdrażania – jej implementacja odbywa się poprzez Plan Działań. Opiera się na trzech głównych filarach tematycznych:

- ochrona morza (Save the Sea),
- wzrost integracji regionu (Connect the Region),
- wzrost dobrobytu (Increase Prosperity).

Istotą Strategii jest nawiązanie form współpracy na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem świata nauki (ośrodków badawczych i akademickich), struktur regionalnych, instytucji zarządzających programami operacyjnymi oraz podmiotami z sektora prywatnego. Działanie to ma dać możliwość nawiązania kontaktów z partnerami makroregionu, inicjowania nowych projektów oraz promowania na forum międzynarodowym projektów już istniejących.

- **Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu**

Dokument strategiczny, wyznaczający cele oraz założenia unijnej polityki transportowej do roku 2050. Zapisy Białej Księgi podtrzymują wcześniejszy kierunek polityki transportowej Unii Europejskiej, wskazując rozwój transportu morskiego jako jednej z alternatyw dla transportu drogowego.

Zgodnie z dokumentem, głównym celem przyszłych działań ma być stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, który będzie cechował się wysokim poziomem konkurencyjności oraz niskoemisyjności, wykorzystując w niewielkim stopniu nieodnawialne surowce naturalne. Zgodnie z założeniami osiągnięcie powyższego celu będzie możliwe dzięki zdefiniowanym 10 celom strategicznym. Biała Księga w swojej treści jest wytyczną do polityki transportowej państw członkowskich oraz zawiera zadania dla Komisji w zakresie przygotowania odpowiednich aktów legislacyjnych. W dokumencie zaproponowano środki polityczne mające na celu stworzenie równowagi pomiędzy poszczególnymi środkami transportu, m.in. położono nacisk na potrzebę zlikwidowania wąskich gardeł w sieciach transeuropejskich oraz zminimalizowanie liczby wypadków drogowych.

- **Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności**

Celem jest zaangażowanie na rzecz bardziej zrównoważonego, inkluzywnego, inteligentnego, bezpiecznego i odpornego systemu transportu. Jego transformacja ma zasadnicze znaczenie i w istotny sposób przyczyni się do realizacji celu polegającego na osiągnięciu przez UE neutralności klimatycznej do 2050 roku zgodnie z porozumieniem paryskim. W kontekście wdrażania strategii „Europejskiego Zielonego Ładu” KE w dniu 9 grudnia 2020 roku przedstawiła „Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”, która wraz z zestawem 82 inicjatyw stanowi podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz ma zwiększyć odporność systemu transportowego na potencjalne przyszłe kryzysy. W strategii określono szereg tzw. „kamieni milowych” których osiągnięcie planuje się kolejno w okresach do 2030 roku, do 2035 roku i do 2050 roku.

## **7.2. Dokumenty strategiczne na poziomie krajowym**

- **Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku**

Głównym celem programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego. Mają one pełnić rolę kluczowych węzłów, globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej i przyczynić się do większego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Program obejmuje trzy województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Uwzględniono w nim: 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych oraz 50 przystani. W programie kompleksowo uregulowano problematykę rozwoju polskich portów i przystani morskich. Oprócz działań ściśle związanych z inwestycjami w obrębie portów zdefiniowano w nim również potrzeby dotyczące rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza i lądu, w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich, a także wskazano działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego. Na wszystkie inwestycje wskazane w planie finansowym programu trzeba

będzie przeznaczyc blisko 40 mld zł. Dzięki rozbudowie portów i ich modernizacji poprawi się konkurencyjność importu i eksportu towarów oraz wzrośnie atrakcyjność turystyczna miast i miejscowości portowych. Program przygotowano w celu realizacji „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”. Ostatnim dokumentem tego typu była „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku”, przyjęta przez Radę Ministrów 13 listopada 2007 roku.

- **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku**

Strategia przyjęta 24 września 2019 roku, której głównym celem kraj jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju. Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 roku wymaga podjęcia następujących działań: budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego); poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko; poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

### 7.3. Dokumenty strategiczne na poziomie regionalnym

- **Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego**

W Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030, przyjętej w 2019 roku, określono misję dla województwa zachodniopomorskiego „Pomorze Zachodnie – lider niebieskiego i zielonego wzrostu zapewniającego wysoką jakość życia mieszkańców”. W dokumencie określono cztery główne cele strategiczne których realizacja ma zapewnić uzyskanie określonej wizji rozwoju regionu do roku 2030:

1. Otwarta społeczność: Świadomi mieszkańcy i zaangażowane społeczności – otwarte i przygotowane na wyzwania przyszłości;
2. Dynamiczna gospodarka: Kształtowanie wysokiej jakości życia mieszkańców oraz wzmocnienie konkurencyjności regionu;
3. Sprawny samorząd – Skuteczny samorząd – zintegrowany region, równość terytorialna w dostępie do wysokiej jakości usług publicznych;
4. Partnerski region – Silna pozycja i aktywna rola w relacjach międzyregionalnych i transgranicznych.

Warty podkreślenia jest tutaj Cel kierunkowy 3.3.: „Zapewnienie zintegrowanej i wydolnej infrastruktury”. Samorząd województwa dążyć będzie do zapewnienia kompletności i spójności systemu komunikacyjnego Pomorza Zachodniego umożliwiającego sprawną obsługę ruchu pasażerskiego i przewozu towarów, w szczególności w oparciu o priorytetowe połączenia drogowe i kolejowe oraz transport wodny. Rozwój infrastruktury transportowej przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej, zapewnienia spójności i bezpieczeństwa w regionie, co z pewnością wpłynie na aktywność gospodarczą w całym województwie, zatem także będzie dotyczyć Portu Police.



- **Polityka Rozwoju Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030**

Polityka stanowi narzędzie do realizacji celów ww. strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego. Głównym celem polityki transportowej jest poprawa dostępności transportowej województwa przy jednoczesnej poprawie warunków życia mieszkańców poprzez organicznie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu. Cel główny realizowany będzie za pomocą sześciu celów operacyjnych:

1. Poprawa regionalnego i międzyregionalnego skomunikowania województwa poprzez rozbudowę sieci transportowej;
2. Rozwój Portu Lotniczego Szczecin – Goleniów;
3. Rozwój transportu intermodalnego;
4. Zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób;
5. Rozwój regionalnej i lokalnej infrastruktury dla obsługi komunikacji rowerowej;
6. Zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez modernizację infrastruktury transportowej.

Dla każdego z celów określono zestaw działań ujętych w Programie Realizacyjnym oraz określono szereg wskaźników pozwalających na monitorowanie postępów prac.

- **Regionalny Plan Transportowy**

Dokument, którego głównym celem było określenie i wytyczenie kierunków oraz wizji rozwoju systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego w horyzoncie czasowym do 2030 roku. Plan ma służyć m.in. koordynacji i kompleksowemu planowaniu potrzeb inwestycyjnych w zakresie ponadlokalnych sieci transportowych na obszarze województwa zachodniopomorskiego, obejmujących transport drogowy, w tym transport indywidualny i publiczny, kolejowy, lotniczy oraz wodny, a także być narzędziem dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 z przedłużeniem do roku 2030.

- **Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego**

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (PZPWZ) jest dokumentem o charakterze regionalnym i stanowi jeden z elementów szerokiego podejścia do planowania strategicznego, szczególnie w kontekście koordynacji działań polityki przestrzennej. Plan określa zarówno uwarunkowania jak i cele i kierunki rozwoju województwa w zakresie organizacji struktury przestrzennej (sieć osadnicza), infrastruktury technicznej i społecznej, ochrony środowiska czy lokalizacji inwestycji celu publicznego. Wśród szeregu określonych celów związanych z rozwojem przestrzennym regionu należy wskazać szczególnie na Cel 8: Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej oraz sprawności systemu transportowego. W dokumencie określono również szereg kierunków kluczowych dla realizacji tego celu. Wzmacnianie i kształtowanie systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa, Usprawnienie systemu dróg wojewódzkich, spójnego przestrzennie z systemem dróg krajowych. Kształtowanie systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych, Rozwój transportu zbiorowego, Rozwój transportu morskiego, Poprawa żeglowności na Odrze, Rozwój i zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania transportu lotniczego, Rozwój transportu intermodalnego.

- Inteligentne Specjalizacje Województwa Zachodniopomorskiego

W związku z tym, że kompetencje rozwoju sieci intermodalnych umocowane są głównie na szczeblu krajowym, rola samorządów może skupiać się na skutecznej agitacji na rzecz wsparcia rozwoju infrastruktury i usług komplementarnych zgodnych określonymi Inteligentnymi Specjalizacjami województwa, z których jedną jest „Niebieska gospodarka i zielony transport”. Analiza zamierzeń inwestycyjnych przedsiębiorstw prowadzących działalność objętą specjalizacją, związanych m.in. z programami rozbudowy bazy terminali masowych, kontenerowych i specjalistycznych w portach Szczecin i Świnoujście, w tym utworzeniem Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego, a także rozbudowa mocno związanego z importem i eksportem drogą morską zakładu Police wskazuje na dobry kierunek działań. Dla Gminy Police zidentyfikowano następujące specjalizacje składowe:

1. Produkty chemiczne dla zrównoważonego rozwoju (znaczenie kluczowe);
2. Inteligentne metody wytwarzania wyrobów i maszyn (znaczenie istotne).

#### 7.4. Dokumenty strategiczne na poziomie lokalnym

- Lokalna Strategia Rozwoju „Dobre Gminy”

Strategia tworzona wspólnie z gminami powiatu polickiego, której przyświeca idea podejmowania działań na rzecz rozwoju obszarów wiejskich i pozyskania dofinansowania. W ramach dokumentu opracowano trzy cele:

1. Poprawa dostępu do małej infrastruktury;
2. Włączenie społeczne;
3. Wzmocnienie konkurencyjności obszaru.

- Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Police do roku 2025

Dokument uchwalony przez Radę Miejską w Policach ma na celu pobudzenie procesów kompleksowych działań mających na celu rewitalizację obszaru w sferze: społecznej, infrastrukturalnej, gospodarczej i przestrzennej. Lokalny Program Rewitalizacji dla Gminy Police ma na celu wyprowadzenie ze stanu kryzysowego obszaru zdegradowanego, mającego istotne znaczenie dla rozwoju Gminy poprzez zintegrowany projekt (uwzględniający aspekt społeczny, gospodarczy, przestrzenno-funkcjonalny, techniczny i środowiskowy), działania skoncentrowane terytorialnie oraz prowadzone w sposób zaplanowany i zintegrowany.

#### 7.5. Pozostałe

- Strategia Grupy Azoty na lata 2021-2030

W horyzoncie czasowym Strategii, Grupa Azoty Zakłady Chemiczne S.A. planuje dalszą rozbudowę portu morskiego w Policach oraz rozwój portu rzeczny w Kędzierzynie-Koźlu. Ponadto, planowana jest kontynuacja realizacji zadań związanych z wykorzystaniem potencjału Odrzańskiej Drogi Wodnej. W perspektywie 2030 roku Grupa Azoty Zakłady Chemiczne S.A. planuje zwiększenie potencjału przeładunkowego poprzez rozbudowę zasobów magazynowych spółek Grupy Kapitałowej, w tym modernizację logistyki w obszarze nawozów i tworzyw, oraz obniżenie kosztów korzystania z magazynów zewnętrznych.



**Actia Forum sp. z o.o.**

Al. Zwycięstwa 96/98  
81-451 Gdynia, Polska  
Pomorski Park Naukowo-Technologiczny  
Budynek IV, Piętro 0, Lokal F0.22  
+48 58 627 24 67  
office@actiaforum.pl  
www.actiaforum.pl