



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 kolejną, 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 – Międzyzdroje, 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 akwenu 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 czołówce 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 wydm 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 przetadunkowy 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 przetadunkowy 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 połączzonego z liniami na wyspie Wolin i układem niemieckich linii kolejowych na wyspie Uznam

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