ŚWINOUJŚCIE

Świnoujście, dnia 17 kwietnia 2023 r.

Prezydent Miasta

Pan
Zbigniew Bogucki
Wojewoda Zachodniopomorski

WRG.033.45.2023.WD/BM

Dot.: dostępu do plaży na wyspie Wolin oraz do obiektów zabytkowych przy ul. Ku Morzu w Świnoujściu

w związku z wprowadzeniem czasowego zakazu przebywania na obszarze – dotyczy terminala LNG w Świnoujściu (Rozporządzenie nr 8/2023 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 12 kwietnia 2023 r.), powodującym wyłączenie z ruchu ul. Ku Morzu, koniecznym jest pilne wprowadzenie rozwiązań umożliwiających mieszkańcom i turystom dostępu do terenów Gminy Miasto Świnoujście i znajdujących się tam obiektów: Podziemnego Miasta, Fortu Gerharda, Latarni Morskiej oraz do plaży nadmorskiej.

Wprowadzenie zarówno rozwiązań tymczasowych jak i docelowych nie powiedzie się bez aktywnego wsparcia z Pana strony. Podczas ostatnich naszych spotkań w dniach 3,5,7 oraz 12 kwietnia br. wstępnie omawialiśmy na szybko zakres możliwych działań, które deklaruje realizować spółka Gaz System. Natomiast wizja lokalna w terenie w dniu 11 kwietnia br. z udziałem wielu podmiotów reprezentujących publiczne instytucje oraz z udziałem przedstawicieli spółki zarządzającej terminalem LNG, potwierdziła skomplikowany charakter sprawy zarówno w sferze prawnej jak i technicznej.

Alternatywne drogi dla ul. Ku Morzu znajdują się na terenach Lasów Państwowych oraz w strefie ochronnej wybrzeża administrowanej przez Urząd Morski. Gmina w obszarze na wschód od granic portu nie posiada żadnych własnych nieruchomości, po których mogłaby zorganizować transport drogowy. Poza tym cały obszar na północ od drogi krajowej nr 3, a docelowo od budowanej przez GDDKiA drogi ekspresowej, odcięty jest dwoma liniami kolejowymi. Ich przekroczenie obecnie jest możliwe jedynie po technicznym przejeździe prowadzącym do Podziemnego Miasta (popularna atrakcja turystyczna dzierżawina przez Miasto dla p. Piotra Piwowarczyka).

Wszyscy obecni podczas wizji przedstawiciele jednostek wymieniali szereg niezbędnych procedur wynikających z prawa, aby możliwe było ogólnodostępne poruszanie się po ich terenach, które wymagają wielu miesięcy nawet przy założeniu sprawnego działania.

Świnoujście, dnia 17 kwietnia 2023 r.

Przedsiębiorstwo Miejskie

Pan
Zbigniew Nogucki
Wojewoda Zachodniopomorski

WRO.033.45.2023.WPBM

Dot.: dostępu do plaży na wyspie Wolin oraz do obiektów zabytkowych przy ul. Ku Morzu w Świnoujściu

W związku z wprowadzeniem czasowego zakazu przebywania na obszarze – dotyczy terminala LNG w Świnoujściu (Rozporządzenie nr 8/2023 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 12 kwietnia 2023 r.), powodującym wyłączenie z ruchu ul. Ku Morzu, konieczności jest pilne wprowadzenie rozwiązań umożliwiających mieszkańcom i turystom dostęp do terenów Gminy Miasto Świnoujście i zlokalizowanych na tym obszarze: Podziemnego Miasta, Fortu Gerhards, Latarni Morskiej oraz do plaży nadmorskiej.

W przywołanej zarządzeniu rozwiązań tymczasowych jak i docelowych nie powiedziano się bez udziału wojewody z Panią strony. Podczas ostatnich rozmów spotkań w dniach 5,6,7 oraz 12 kwietnia br. wskazała oczekiwany na szybko zakres możliwych działań, które doktarują realizacja polityki Ruchu Nadmorskiego. Szczególnie wizja lokalna w terenie w dniu 11 kwietnia br. z udziałem wielu podmiotów reprezentujących publiczne instytucje oraz z udziałem przedstawicieli spółki zarządzającej terminalem LNG, potwierdziła skomplikowany charakter sprawy zawiązany w sferze prawnej jak i technicznej.

Alternatywne drogi dla ul. Ku Morzu znajdują się na terenach Lasów Państwowych oraz w strefie odpowiedzialności wojewody administrowanej przez Urząd Morski. Gminie w obszarze na wschód od granic portu nie pozostała żadnych własnych nieruchomości, po których mogłaby zaremontować transport drogowy. Poza tym cały obszar na północ od drogi krajowej nr 3, a dokładnie od budowanej przez GDDKiA drogi ekspresowej, której jest drogą tranzytową, jest przedmiotem obszaru jest możliwe po technicznym przeprowadzeniu prowadzącym do Podziemnego Miasta (problemem strategicznym dla turystyczna dzierżawiona przez Miasto dla p. Piotra Piwowarczyka).

Wszyscy obecni podczas wizji przedstawiciele jednostek wyraziliśmy szczególnie niezadowolenie procedur wynikających z prawa, aby możliwe było ogólnodostępne poruszanie się po ich terenach, które wymagają wielu miesięcy nawet przy zabezpieczeniu sprawnego działania.

Tereny te oraz działania Miasta zmierzające do turystycznego zagospodarowania plaży na prawobrzeżu na odcinku od portu do granic z Międzyzdrojami są wszystkim znane z racji toczącej się od kilku lat procedury zmiany planu zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru. Niestety z przyczyn niezależnych od Miasta, plan ten ciągle nie posiada wszystkich niezbędnych uzgodnień, aby możliwe było jego wyłożenie do publicznego wglądu oraz uchwalenie.

A czynność ta jest konieczna dla wszystkich kolejnych etapów polegających na uzyskaniu prawa do terenów oraz budowy i utrzymania infrastruktury turystycznej dla prawobrzeżnej plaży, od dawna oczekiwanej przez mieszkańców. Nadmienić należy, że od czasu przystąpienia do zmiany planu zagospodarowania wydarzyło się wiele okoliczności, niemożliwych do przewidzenia przez Miasto – jak przesunięcie granic portu o 2 km w kierunku wschodnim, rozpoczęcie budowy S3, przebudowa linii kolejowych, przy czym linia kolejowa nr 996 pierwotnie do likwidacji, obecnie jest modernizowana.

W załącznikach nr 1 i 2 podaję wykaz uzgodnień i opinii, które musi uzyskać Miasto, aby zakończyć procedurę planistyczną.

W międzyczasie odbywają się spotkania z mieszkańcami prawobrzeża, z którymi poza procedurą konsultujemy zapisy roboczej wersji planu zagospodarowania, jeszcze przed jego wyłożeniem. W obecnej sytuacji jest to niezbędny proces, aby w przyszłości uzyskać również akceptację Rady Miasta. **Wynik tych rozmów, zawierający oczekiwania mieszkańców prawobrzeża przedstawimy po konsultacjach do 21 kwietnia**.

Podsumowując, **uprzejmie proszę o pilne zorganizowanie spotkania z podmiotami wymienionymi w załączniku do pisma, aby rozstrzygnąć rozbieżności między stanowiskami i uzyskać pozytywne opinie dla proponowanych przez Miasto rozwiązań**. Już po części spotkań z mieszkańcami wiemy, że oczekują oni dogodnej dla każdego infrastruktury turystycznej na plaży na wyspie Wolin, posiadającej m.in. drogi dojazdowe i blisko usytuowane parkingi, wjazdy techniczne dla obsługi plaży, wejścia dogodne również dla osób z niepełnosprawnościami, toalety, punkty gastronomiczne, zaplecze dla ratowników. Nie są to oczekiwania wygórowane lecz jedynie spełniające obecne powszechnie stosowane standardy.

Co do tymczasowych rozwiązań, koniecznych do zastosowania w jak największym zakresie jeszcze przed weekendem majowym, uważamy za konieczne:

1. Zgodnie z sugestią Lasów Państwowych należy wydzierżawić drogę leśną prowadzącą do plaży przy Podziemnym Mieście. O dzierżawę powinna wystąpić spółka Gaz System, która będzie wykonywała jej tymczasowe przystosowanie do ruchu pieszego i samochodowego oraz docelowo budowała drogę wraz z parkingami.

2. Niezbędne uzgodnienia należy przeprowadzić z Urzędem Morskim, gdyż końcowy odcinek publicznej komunikacji przy plaży przebiega przez ochronny pas techniczny.
3. W związku z tym, że powyższe czynności będą trwały wiele tygodni i wiele miesięcy, **uważamy za konieczne uruchomienie regularnych połączeń autobusowych ul. Ku Morzu pod nadzorem odpowiednich służb.** Takie rozwiązanie zapewni dostęp do obecnego parkingu przy plaży i latarni oraz fortów. Zdecydowanie uspokoi to nastroje społeczne oraz zmniejszy roszczenia odszkodowawcze. System „kontrolowanego" przejazdu do ww. obiektów nie koliduje z zapisami ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich (przejazd nie jest tożsamy z przebywaniem w strefie).
4. Z uwagi na dużą odległość do plaży od przejazdu kolejowego przy podziemnym mieście i brak możliwości szybkiego stworzenia wielu parkingów (nie dalej niż 500 m od plaży) , uruchomić transport busem od przejazdu kolejowego do plaży. Docelowo, po wybudowaniu w przyszłym roku estakady nad torami, uruchomić tam komunikację miejską.
5. Przeprowadzić odpowiednie uzgodnienia z PKP PLK ws przejazdu przez tory.
6. Należy zapewnić dostęp do parkingu zlokalizowanego przy ul. Ku Morzu dla służb zajmujących się obsługą plaży.
7. Rozwijać transport drogą wodną (sugerowana częstotliwość 1,5 h w obie strony) z Wysp Wolin i Uznam do latarni oraz fortów. Należy w tym celu odpowiednio przygotować przystanie.
8. Umożliwić dostęp do Wieży Obserwacyjnej Goeben (Bunkier Dowodzenia baterii nadbrzeżnej).
9. Zapewnić kontynuację szlaku rowerowego R10 (będącego częścią Nadmorskiego Szlaku Hanzeatyckiego /EuroVelo 10).
10. **Do czasu wybudowania odpowiedniej docelowej infrastruktury, dodatkowe koszty związane z alternatywną komunikacją, będącą skutkiem wprowadzenia strefy zamkniętej wokół terminala LNG, powinien pokryć właściciel terminalu.**

Bezpieczeństwo energetyczne kraju to bezpieczeństwo terminalu LNG. Jest to dla nas wszystkich sprawa oczywista i priorytetowa. Nie należy jednak temu bezpieczeństwu przeciwstawiać dostępu do plaży i zabytków. Nie podzielam poglądu, że dla bezpieczeństwa Terminalu niezbędne jest wyłączenie z ruchu ulicy Ku Morzu. Tym bardziej, że jest to wyłączenie wybiórcze, ponieważ szerokość zamkniętej strefy nie jest wszędzie taka sama – np. przy linii kolejowej i ul. Barlickiego nie jest zachowana szerokość 200 m. Stąd w/w propozycja uruchomienia autobusów, które pod nadzorem służb przewoziłyby mieszkańców i turystów do plaży i do zabytków jest najbardziej racjonalną i najszybszą do wprowadzenia. Wobec nadchodzącego długiego weekendu, jest to szczególnie ważne.

Licząc na mocne wsparcie Pana Wojewody w realizacji pilnego zapewnienia dojazdów do plaży i zabytkowych atrakcji turystycznych, pozostaję do dyspozycji

PREZYDENT MIASTA

mgr inż. Janusz Żmurkiewicz

Załączniki:
Zał. Nr 1. Rozwiązania przewidziane w projekcie mpzp oraz zastrzeżenia i uwagi
Zał. Nr 2. Zastrzeżenia do mpzp Wolińska, zgłoszone przez instytucje uzgadniające

Otrzymują:
1. Adresat
2. Gaz System sp. z o.o.
3. ZMPSiŚ S.A.
4. Pan Marek Gróbarczyk – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Do wiadomości:
1. Przewodnicząca Rady Miasta Świnoujście
2. Zarząd Osiedla Warszów
3. Zarząd Osiedla Przytór Łunowo
4. Zarząd Osiedla Karsibór
5. WRG, WIM, WIZ, WEN, WUA w/m

Załącznik nr 1 do pisma z dnia 17 kwietnia 2023 r.

Rozwiązania przewidziane w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Wolińskiej oraz zastrzeżenia, jakie zgłaszają do nich instytucje uzgadniające i opiniujące

Projekt planu i zawarte w nim rozwiązania zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym podlegają procedurze uzgadniania i opiniowania z instytucjami wymienionymi w ustawie. Wszystkie instytucje formułują swoje uwagi zgodnie z obowiązującymi je przepisami oraz na podstawie innych dostępnych dokumentów, które zobowiązane są stosować. Długi proces powstawania projektu planu przy dynamicznie zmieniających się okolicznościach spowodowanych projektowaniem, a następnie realizacją drogi ekspresowej S3 mógł być przyczyną pewnej niespójności w stanowiskach poszczególnych instytucji, co w rezultacie przyhamowało procedurę uzgadniania i opiniowania projektu planu.
Zapisy projektu planu starają się w optymalny sposób spełnić poniższe cele, określone w uchwale inicjującej przystąpienie do prac projektowych:

1. Zapewnienie prawidłowej obsługi komunikacyjnej projektowanych funkcji

Projekt planu zakłada powstanie ogólnodostępnych dróg dojazdowych o szerokości od 10 do 12 m. Wspomniane drogi mają zapewnić prawidłowy dostęp do: plaży, Podziemnego Miasta, projektowanego kempingu, projektowanego ośrodka wypoczynkowego (dawny teren wojskowy - obecnie własność spółki SPA dr Irena Eris Świnoujście Sp. z o.o.). Trasę drogi, która stanowi odtworzenie dawnego dojazdu do terenu prywatnego, projektuje GDDKiA. Powyższy dojazd oznaczony został jako droga DZ9 - przebieg drogi uzyskał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Droga DZ-9 wchodzi w zakres zadania „Budowa drogi S3 Świnoujście- Troszyn. Odcinek 1. Świnoujście-Dargobądz (bez węzła).

Projektanci planu przenieśli udostępnioną przez GDDKiA trasę drogi DZ9, jednak mimo to nie otrzymaliśmy pozytywnej opinii od Nadleśnictwa Międzyzdroje, ponieważ trasa DZ9 nie pokrywa się z przebiegiem dojazdu pożarowego nr 26 i ingeruje w priorytetowe siedliska, co może skutkować niekorzystnymi zmianami w środowisku.
Miasto z kolei, niezwłocznie po wyłonieniu wykonawcy S3 w trybie zaprojektuj – wybuduj, zwróciło się do GDDKiA z propozycją wspólnego odcinka drogi DZ9, prowadzącego do plaży oraz do obiektów I. Eris. Mimo wielu monitów i racjonalnych argumentów, GDDKiA realizuje DZ9 wg własnego pomysłu. Jak się okazuje, niezgodnego z oczekiwaniami również Lasów Państwowych. Zdumiewający jest fakt, że pierwotna argumentacją GDDKiA skutkująca odrzuceniem propozycji Miasta z uwagi na niezgodność z kontraktem z wykonawcą, obecnie jest nieaktualna, bo droga DZ 9 prowadzi w odmienny sposób w stosunku do kontraktu jak i w stosunku do propozycji Miasta. Miasto stoi na stanowisku, że zmiana kontraktu wg propozycji Miasta z uwagi na uwarunkowania środowiskowe i racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi była i jest możliwa. I zdecydowanie należy do tej propozycji powrócić, póki nie zostały rozpoczęte roboty budowlane.

2. Prawidłowe powiązanie projektowanej i istniejącej infrastruktury drogowej na styku z drogą ekspresową S3

Projektanci planu przenieśli udostępnioną przez GDDKiA dokumentację projektową na drogę ekspresową, jednak GDDKiA nadal ma zastrzeżenia co do rezerw terenowych i kategorii dróg przypisanych do poszczególnych odcinków ciągów komunikacyjnych.

3. Wskazanie lokalizacji i zasad realizacji przejść plażowych, dojazdów technicznych na plażę, obiektów sezonowych, obiektów obsługi plaży i stacji ratowników

Planowane jest 7 przejść plażowych, z czego 2 mają pełnić także funkcję wjazdów na plażę. Zjazdy na plażę przewidziano na przedłużeniu drogi dojazdowej do Podziemnego Miasta oraz na przedłużeniu drogi dojazdowej do projektowanego kempingu. Z Urzędem Morskim uzgodniono lokalizację wjazdów na plażę oraz dopuszczone szerokości wjazdów na plażę i przejść plażowych, jednak otwarta zostaje kwestia ostatecznych zapisów dotyczących nawierzchni dróg prowadzących do przejść plażowych przez las w granicach pasa technicznego oraz nawierzchni i nośności wjazdów na plażę. Ponadto z UM uzgodniono możliwość korytowania przejść plażowych, jednak takie poszerzenie przejść plażowych jest kwestionowane przez RDOŚ.

Zastrzeżenia UM budziły propozycje sytuowania obiektów sezonowych i obsługi turystycznej na plaży oraz stacji ratowników – Urząd Morski proponował duże ograniczenia w tym zakresie, które w praktyce mogłyby uniemożliwić usytuowanie tych obiektów.

Ponadto UM postulował, by tereny znajdujące się w granicach portu morskiego stanowiły odrębny teren elementarny opisany np. jako rezerwa dla rozwoju portu (postulat z 2021 r., ostatnio nie pojawiał się w korespondencji z UM).

4. Zabezpieczenie potrzeb parkingowych w związku z przeniesieniem ruchu turystycznego na plażę z ul. Ku Morzu na projektowaną drogę w sąsiedztwie Podziemnego Miasta

Niezbędne jest zarezerwowanie w planie terenu pod parking dla samochodów osobowych i autokarów o powierzchni ok. 2 ha przy wejściu do Podziemnego Miasta oraz dwóch mniejszych parkingów – każdy o powierzchni ok. 1,5 ha wyłącznie dla samochodów osobowych w odległości nie większej niż 500 m od plaży, dostępnych z wyżej wspomnianej projektowanej drogi ogólnodostępnej.

Liczne zastrzeżenia w zakresie ulokowania i proponowanej powierzchni parkingów, jak również co do projektowanej szerokości przejść plażowych i trasy nadmorskiej ścieżki rowerowej zgłaszał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, mimo iż autorzy planu przedstawili wymagane przepisami opracowania przyrodnicze.

5. Międzynarodowa trasa rowerowa R10.

Miasto od wielu lat zabiega o wyznaczenie docelowej trasy tej popularnej drogi rowerowej, prowadzącej wzdłuż całego polskiego wybrzeża. Wyspa Uznam ma takie połączenie od Świnoujścia w kierunku Niemiec w postaci drogi asfaltowej, poprowadzonej m.in. w terenach leśnych. W Niemczech jest to popularne rozwiązanie, stanowiące alternatywę dla ruchu samochodowego pomiędzy poszczególnymi miejscowościami turystycznymi. Jej trasa powinna przebiegać jak najbliżej plaży. I tak też, po wielu spotkaniach z Urzędem Morskim wytyczony został przebieg drogi, jednak z uwagi na ochronę przyrody UM zgodził się na wykorzystanie istniejącej drogi technicznej, co powoduje wiele komplikacji dla jej realizacji, zarówno kosztowych jak i organizacyjnych. Ponadto UM dopuszcza jedynie nawierzchnię z tłucznia, która jest mało komfortowym rozwiązaniem dla użytkowników dwóch kółek, jak również kosztownym w eksploatacji. Droga ta musi mieć odpowiednią nośność dla ciężkich pojazdów, związanych z gospodarką leśną, co znacznie podraża realizację drogi rowerowej (większa szerokość i większa, mocniejsza podbudowa, którą na swój koszt musiałby zrealizować samorząd). Mimo kompromisowych uzgodnień co do zapisów w planie

dokonanych z dyrektorem UM, w dalszym ciągu jest nacisk niektórych pracowników UM na jednoznaczne zapisy w planie, niekorzystne dla Miasta i przyszłych użytkowników drogi rowerowej. Trzeba zaznaczyć, że Miasto jest połączone z resztą kraju jedyną drogą, tj. krajową nr 3, obecnie przebudowywaną na S3. Nie jest nadmiernym oczekiwaniem, aby miało połączenie z Międzyzdrojami drugą komfortową drogą - rowerową o szer. do 3 m, szczególnie, że GDDKiA nie zadbała o takie połączenie wzdłuż swojej trasy.

6. Infrastruktura przewidziana w projekcie planu jest projektowana na gruntach leśnych Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych oraz na gruntach leśnych Skarbu Państwa w użytkowaniu Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Przeznaczenie na cele nierolnicze i nieleśne gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa wymaga uzyskania zgody Ministra Klimatu i Środowiska lub upoważnionej przez niego osoby po uzyskaniu opinii Marszałka Województwa. Do wniosku dotyczącego gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa wójt (burmistrz, prezydent miasta) dołącza opinie dyrektora regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych.
Do wniosku dotyczącego gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, Marszałek Województwa dołącza swoją opinię i przekazuje wniosek Ministrowi Klimatu i Środowiska w terminie 30 dni od chwili złożenia wniosku przez wójta (burmistrza, prezydenta miasta).
Powyższa decyzja o wyrażeniu zgody na zmianę gruntów leśnych na cele nieleśne jest udzielana wyłącznie w ramach procedury planistycznej i zwykle jest rozpatrywana przez wiele miesięcy w Ministerstwie.

Z uwagi na pilną potrzebę uchwalenia planu niezwykle cenne byłoby każde wsparcie w uzyskaniu niezbędnych zgód, opinii i racjonalnych decyzji.

Oprac. Wydział Architektury i Budownictwa UM Świnoujście

Załącznik nr 2 do pisma z dnia 17 kwietnia 2023 r.

Zastrzeżenia do mpzp Wolińska, zgłoszone przez instytucje uzgadniające

Lp.	Proponowane ustalenia planu	Stanowisko instytucji	Uwagi
1.	Projektowana droga dojazdowa DZ9 do obiektów turystycznych i do przejść plażowych.	Negatywna opinia Nadleśnictwa Międzyzdroje, ponieważ projektowana droga może zniszczyć priorytetowe siedlisko.	Przebieg drogi DZ9 zaprojektowany przez GDDKiA i przeniesiony wprost do projektu planu uzyskał pozytywną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach od RDOŚ.
2.	Wprowadzono rezerwę terenową pod S3 i DZ9 oraz przyjęto konkretne kategorie dróg na styku z S3.	Odmowa uzgodnienia przez GDDKiA Oddział w Szczecinie z uwagi na niezgodności rezerw terenowych i przyjęte kategorie dróg, zakwestionowano także możliwość skrzyżowania DZ9 z innymi ciągami komunikacyjnymi.	Rezerwy terenowe przyjęto wprost z dokumentacji dostarczonej przez GDDKiA oraz uzupełniono o zapis dopuszczający skrzyżowanie projektowanej DZ9 z projektowanymi drogami przy Podziemnym Mieście oraz do projektowanego kempingu.
3.	W projekcie planu wskazano dwie drogi dojazdowe z nawierzchnią bitumiczną przez tereny leśne Lasów Państwowych w kierunku plaży (pierwsza przy Podziemnym Mieście, druga przy projektowanym kempingu). Na granicy z pasem technicznym drogi dojazdowe zakończono placem do zawracania. Od placu manewrowego drogi bitumiczne poprowadzono po terenach leśnych położonych w pasie technicznym w postaci ciągów pieszo-rowerowych. Ciągi pieszo-rowerowe zakończone są przejściami plażowymi o podwyższonych parametrach nośności w miejscach	Odmowa uzgodnienia przez Urząd Morski w Szczecinie. Brak zgody na zastosowanie nawierzchni bitumicznej na wszelkich ciągach komunikacyjnych znajdujących się w granicach pasa technicznego oraz jednoczesny wymóg zapewniania nośności projektowanych nawierzchni do obciążenia do 10-12 t. Preferowana jest nawierzchnia przepuszczalna z kruszywa, która praktycznie uniemożliwia osiągnięcie wymaganej przez UM nośności.	Nawierzchnie bitumiczne zapewniają odpowiednią nośność dróg i ciągów pieszo-rowerowych, które okazjonalnie muszą pełnić funkcję przejazdu na potrzeby dojazdu do plaży np. karetek, dostaw do punktów plażowych, odbioru nieczystości i odpadów, utrzymania plaży, a także na potrzeby pojazdów Urzędu Morskiego. Nawierzchnie bitumiczne oprócz postulowanej przez UM nośności gwarantują także wygodne poruszanie się po ścieżkach rowerowych osób o mniejszej sprawności (w tym osób starszych i dzieci) oraz ułatwiają utrzymanie tras w dobrym stanie przez długi okres bez konieczności cyklicznego

	projektowanych zjazdów na plażę.		uzupełniania uszkodzonej nawierzchni. Mogą poruszać się po nich również niepełnosprawni na wózkach, rolkarze i hulajnogi. W miejsce nawierzchni asfaltowej może być zastosowana nawierzchnia betonowa, w pełni przyjazna dla środowiska.
3a.	Możliwość sytuowania obiektów sezonowych, obsługi turystycznej oraz stacji ratowników na plaży.	Odmowa uzgodnienia zaproponowanych zapisów przez Urząd Morski w Szczecinie. UM rygorystycznie ogranicza możliwość sytuowaniu obiektów na plaży.	Nowe okoliczności powodujące przekierowanie całego ruchu turystycznego na inne przejścia plażowe przewidziane w projekcie planu wymagają odtworzenia utraconej infrastruktury turystycznej i plażowej.
3b.	Tereny lasów ochronnych znajdujące się w granicach portu morskiego utrwalono w planie jako tereny leśne.	Odmowa uzgodnienia przez Urząd Morski w Szczecinie. Tereny znajdujące się w granicach portu morskiego powinny stanowić odrębny teren elementarny opisany np. jako rezerwa dla rozwoju portu.	Wprowadzenie funkcji portowej na terenie lasu ochronnego będzie wymagało uwzględnienia we wniosku o zmianę gruntów leśnych na nieleśne. Zaproponowanie wyłączenia ok. 20 ha lasu ochronnego zablokuje starania w Ministerstwie Klimatu i Środowiska o zgodę na poprowadzenie niezbędnej infrastruktury po terenie lasu.
4.	Zabezpieczenie potrzeb parkingowych dla mieszkańców i ruchu turystycznego poprzez wskazanie parkingu buforowego przy Podziemnym Mieście oraz dwóch mniejszych parkingów w odległości nie mniejszej niż 500 m od plaży. Poszerzenie przejść plażowych w ściśle określonych miejscach. Poprowadzenie nadmorskiej drogi rowerowej głównie po istniejących drogach leśnych oraz na krótkim odcinku z minimalną ingerencją w siedliska.	Odmowa uzgodnienia oraz negatywna opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie. Negatywną ocenę proponowanych rozwiązań uzasadniono „prawdopodobieństwem zniszczenia siedlisk". Brak pewności wynika z rozbieżności w opisie stanu i lokalizacji siedlisk, które są różnie opisywane i rozmieszczane w dostępnych opracowaniach przyrodniczych.	Brak pewności co do położenia i stanu siedliska nie powinien stanowić powodu do odmowy uzgodnienia/opinii, lecz powinien być przedmiotem doprecyzowania na podstawie np. wizji w terenie. Konieczność połączenia projektowanej drogi rowerowej ze szlakiem rowerowym na terenie gminy Międzyzdroje wymusiła poprowadzenie jej po nowej trasie, odbiegającej na krótkim odcinku od przebiegu dróg leśnych.

Oprac. Wydział Urbanistyki i Architektury UM Świnoujście