

Nazwa projektu

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Data sporządzenia****Źródło:**

Nr w wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obserwowana w ostatnich latach intensyfikacja procesów gospodarowania na polskich obszarach morskich, zdefiniowanych w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i morskiej (Dz.U. z 2017 r. poz. 2205), prowadzi do wniosku, że konieczne jest kompleksowe uregulowanie procesów planowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (zwany dalej „Planem”), jako narzędzie koordynacji funkcjonalnej i terytorialnej różnorodnych działań przestrzennych pozwoli na realizację różnego typu przedsięwzięć o charakterze gospodarczym i społecznym na obszarach morskich w sposób zrównoważony, tj. taki, który zapewnia efektywne wykorzystanie cech, zasobów i właściwości tych obszarów i minimalizuje konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem.

Przed przystąpieniem do sporządzenia Planu należało wziąć pod uwagę uwarunkowania prawa międzynarodowego oraz innych zobowiązań RP, którym podlegają polskie obszary morskie i które autorzy Planu uwzględnili.

Podstawowym aktem prawnym regulującym wykorzystanie morza jest akt prawa międzynarodowego: Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*), sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543) ratyfikowana przez Polskę w 1998 r. Konwencja ta reguluje wykorzystanie mórz i oceanów i ustanawia ramy prawne, w jakich działalność państw na tych obszarach musi być realizowana. Najważniejsze postanowienia Konwencji dotyczą m.in. granic morza terytorialnego, sposobu ustalania granic wyłącznej strefy ekonomicznej, obowiązków i praw państwa nadbrzeżnego, wolności i ograniczeń żeglugi międzynarodowej, swobód i ograniczeń w stosunku do innych sposobów korzystania z morza i badań.

Na poziomie prawa europejskiego Dyrektywa ramową Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2014/89/UE przyjęta dnia 23 lipca 2014 r. definiuje wspólne ramy dla planowania przestrzennego obszarów morskich w Europie. Jeden z zapisów dyrektywy stwierdza, że: „*Wysoki i szybko rosnący popyt na przestrzeń morską do wykorzystania w różnych celach, takich jak instalacje w celu wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych i eksploatacja ropy naftowej i gazu, transport morski i działalność połowowa, ochrona ekosystemu i różnorodności biologicznej, wydobywanie surowców, turystyka, urządzenia akwakultury i podwodne dziedzictwo kulturowe, jak również występowanie różnych presji na zasoby przybrzeżne, wymagają zintegrowanego podejścia w zakresie planowania i zarządzania*”. W związku z tym, głównym celem planowania przestrzennego obszarów morskich jest określenie poszczególnych funkcji i sposobów wykorzystania obszarów morskich oraz zarządzanie występującymi na obszarach morskich konfliktami. Tworzenie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich ma za zadanie stworzyć jasną, przejrzystą i jednakową dla wszystkich użytkowników instrukcję wykorzystywania przestrzeni morskiej. Dlatego Dyrektywa zwraca uwagę także na konieczność zachowania w procesie planistycznym zintegrowanego podejścia, konsultacji z interesariuszami i wykorzystania najlepszych dostępnych danych i informacji. Ustanawia ona również obowiązek dokonywania przeglądów planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich nie rzadziej niż raz na dziesięć lat. Inny zapis Dyrektywy implikuje konieczność stosownego uwzględniania w procesie planistycznym wpływu wykorzystania obszarów morskich przez człowieka na stan środowiska naturalnego.

Proces planowania uwzględnia nie tylko relacje między lądem i morzem, ale również ma pozytywnie wpływać na współpracę międzynarodową między państwami członkowskimi. Ponadto państwa członkowskie przy tworzeniu planów zagospodarowania przestrzennego powinny uwzględnić: akwakulturę, łowiska, instalacje i infrastrukturę do poszukiwania, eksploatacji i wydobywania ropy naftowej, gazu oraz innych źródeł energii, minerałów i kruszyw, a także wytwarzania energii ze źródeł

odnawialnych, morskie trasy żeglugowe i ciągi ruchu, poligony wojskowe, obszary ochrony przyrody i gatunków oraz obszary chronione, obszary wydobywania surowców, badania naukowe, przebieg podwodnych kabli i rurociągów, turystykę oraz podwodne dziedzictwo kulturowe.

Co więcej, Dyrektywa obliguje kraje członkowskie, w tym Polskę, do stworzenia i wdrożenia systemu planowania przestrzennego obszarów morskich, którego wynikiem będzie wprowadzenie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich najpóźniej do 31 marca 2021 roku.

Najważniejszym aktem prawa krajowego odnośnie planowania zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich jest ustawa z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205). W rozumieniu tej ustawy Plan obejmuje polskie obszary morskie, w części odnoszącej się do polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej wraz ze strefą przyległą i morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej oraz morskich wód wewnętrznych przylegających do morza terytorialnego położonych pomiędzy linią podstawową morza terytorialnego i linią brzegu morskiego wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej. Plan nie obejmuje wód Zalewu Szczecińskiego, Wiślanego i Zalewu Kamieńskiego oraz tych znajdujących się w granicach portów (jak określa art. 4. Pkt 4. Ustawy).

Plan został sporządzony zgodnie z ww. ustawą, która wdraża do polskiego prawodawstwa Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/EU z dnia 23 lipca 2014 r. *ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich* (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., str. 135). Przepisy rozdziału 9 ustawy wprowadzają odrębną regulację sporządzania i wydawania planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich. Wszystkie plany i projekty związane z zagospodarowaniem morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego są zatwierdzane przez organy administracji morskiej w uzgodnieniu z właściwymi gminami nadmorskimi. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich lub ich części uwzględnia się ważne pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz pozwolenia na układanie i utrzymywanie podmorskich kabli i rurociągów na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym wydawane na podstawie przepisów tej ustawy. Część tekstowa Planu uwzględnia rozmieszczenie granic stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa oraz opis ogłaszanych okresowo stref niebezpiecznych dla żeglugi i rybołówstwa, ustanawianych ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa.

W Planie uwzględniono konstytucyjny wymóg (art. 5 Konstytucji RP), że Rzeczpospolita Polska zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

Plan został sporządzony zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 roku *w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025).

Istotną przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich jest także ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz. 142), która stanowi, że cele ochrony przyrody są realizowane m.in. przez uwzględnienie wymagań ochrony przyrody w planach zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Projekty planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, w części dotyczącej rezerwatu przyrody i jego otuliny, parku krajobrazowego i jego otuliny oraz obszaru chronionego krajobrazu, wymagają uzgodnienia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska w zakresie ustaleń planów mogących mieć negatywny wpływ na chroniony obszar.

W rezultacie, po wprowadzeniu regulacji Planu w życie, zyska on status obowiązującego prawa i zdecyduje o tym rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Inwestycji i Rozwoju.

Uwzględniając powyższe ramy prawne Plan określa funkcje podstawowe oraz funkcje dopuszczalne dla poszczególnych akwenów. W ten sposób realizowany jest podstawowy cel wdrożenia Planu, czyli osiągnięcie zrównoważonego rozwoju obszaru objętego projektem Planu oraz obszarów do niego przyległych w wymiarze ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.

Plan będzie określał sposoby zagospodarowania przestrzeni i rozstrzygał potencjalne konflikty między nimi. W szczególności będzie rozstrzygał o:

- kierunkach rozwoju transportu morskiego - uwzględniając ekonomikę żeglugi (m.in. rozwój portów, wzrost parametrów statków) i bezpieczeństwo żeglugi; uwzględniając dalszą intensyfikację i rozwój zespołu portów Szczecin-Świnoujście oraz portów w Gdańsku i Gdyni; dostosowując trasy żeglugowe do przyszłej sytuacji nawigacyjnej (pojawienie się nowych użytkowników przestrzeni morskiej); uwzględniając możliwość rozwoju turystyki morskiej, wskazując ku temu najbardziej predestynowane miejsca; wskazując, które z elementów tras nawigacyjnych generują największe ryzyko wystąpienia skażeń substancjami ropopochodnymi i proponując możliwości zmniejszenia ryzyka w obszarach cennych przyrodniczo i turystycznie;

- obszarach przeznaczonych pod rozwój energetyki - wskazując obszary i warunki pozyskiwania energii odnawialnej, optymalne miejsca do rozwoju morskiej energetyki wiatrowej (z uwzględnieniem wydanych już pozwoleń) oraz zabezpieczając przestrzeń na infrastrukturę przyłączeniową; zabezpieczając możliwości przestrzennego podłączenia farm wiatrowych do krajowej sieci energetycznej i do ewentualnej szyny bałtyckiej; uwzględniając potencjalną budowę elektrowni jądrowej na wybrzeżu; uwzględniając fakt, że porty Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Władysławowo mogą stać się portami bazowymi dla usług związanych z budową i eksploatacją elektrowni na morzu;
- obszarach przeznaczonych dla górnictwa morskiego - wskazując obszary i warunki poszukiwania, rozpoznawania złóż kopaliny oraz wydobywania kopaliny ze złóż; chroniąc rozpoznane i udokumentowane złoża surowców mineralnych, a także złoża perspektywiczne, a także zapewniając możliwość prowadzenia badań w celu pełnego rozpoznania tych zasobów;
- rozmieszczeniu infrastruktury technicznej - wskazując obszary i warunki rozbudowy infrastruktury technicznej w ramach korytarzy wielofunkcyjnych, w tym miejsca połączenia infrastruktury na styku lądu i morza, tak aby uwzględnić potrzeby sieci energetycznych, ochrony brzegów oraz bezpieczeństwo mieszkańców gmin nadmorskich;
- obszarach ważnych dla zachowania rybołówstwa - wskazując obszary i warunki uprawiania rybołówstwa; zapewniając warunki bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych; uwzględniając potrzeby rybołówstwa (dostęp do akwenów połowowych, do miejsc połowu i wyładunku), w tym rybołówstwa rekreacyjnego; uwzględniając zmienność czasową i przestrzenną tarła gatunków ryb o iskrze pelagicznej, mających duże znaczenie gospodarcze; zabezpieczając dostęp do łowisk na obszarze Rynny Słupskiej;
- obszarach przeznaczonych pod rozwój akwakultury - wskazując potencjalne obszary przeznaczone na akwakulturę oraz określając dopuszczalne formy akwakultury na danym akwenu;
- obszarach chronionych - wskazując obszary i warunki ochrony środowiska i przyrody zapewniające ochronę kluczowych siedlisk polskich obszarów morskich i łączność między nimi; uwzględniając cenne przyrodniczo obszary morskie; biorąc pod uwagę obszary wyznaczone rozporządzeniem Ministra Środowiska pod prowadzenie badań w ramach projektu wychwytywania i składowania CO₂; zabezpieczając przestrzeń pod prowadzenie badań środowiskowych obszarów mało rozpoznanych jak i przestrzeń dla badań prowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska; biorąc pod uwagę lokalizację potencjalnych Morskich Stacji Monitoringowych, mających służyć prowadzeniu badań i monitoringu środowiska morskiego; uwzględniając rzeki Przymorza jako ważne korytarze ekologiczne w celu zapewnienia ich drożności od strony morza; uwzględniając obszary cenne przyrodniczo na lądzie, tak aby minimalizować negatywne oddziaływanie na nie od strony obszarów morskich; uwzględniając potencjalne zmiany klimatu i wymagania związane z adaptacją do tych zmian;
- rozmieszczeniu inwestycji celu publicznego - określać będzie rozmieszczenie inwestycji celu publicznego, zawartych w programach zadań rządowych, w szczególności, o których mowa w art. 48 ustawy z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Głównym celem Planu Zagospodarowania Przestrzennego jest regulowanie zagospodarowania i użytkowania obszarów morskich. Plan umożliwi koordynację funkcjonalną i terytorialną różnorodnych działań przestrzennych, w tym w szczególności realizację przedsięwzięć inwestycyjnych na obszarach morskich w sposób zrównoważony, tj. zapewniający efektywne wykorzystanie ich cech, zasobów i właściwości dla różnych celów społecznych i gospodarczych. Ponadto Plan pozwoli ograniczyć konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem, zapewnić trwałość nieodnawialnych zasobów i procesów przyrodniczych w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń. Zakłada się również, że Plan umożliwi osiągnięcie celów wynikających z dokumentów strategicznych.

Plan będzie stanowił podstawę wydawania decyzji odnoszących się do użytkowania i zagospodarowania obszarów morskich.

Plan będzie narzędziem równoważenia interesów wykorzystania przestrzeni morskiej, ponieważ diagnozuje przestrzenne uwarunkowania rozwoju, określa elementy składowe układu przestrzennego i ich wzajemne relacje oraz wskazuje ich pożądany kształt. Plan przyznaje priorytety wybranym sposobom wykorzystania i zapewnia spójność całości proponowanych rozwiązań. Służy temu przyznawanie akwenom wydzielonym w Planie funkcji podstawowej określającej wiodące przeznaczenie akwenu, którego nie mogą zakłócać inne sposoby jego wykorzystania. Plan wskazuje akwenty, dla których konieczne jest sporządzenie planów szczegółowych.

Plan wprowadza istotne nakazy, zakazy i ograniczenia odnoszące się do korzystania z obszarów morskich, rozstrzyga o rozmieszczeniu w tych obszarach inwestycji celu publicznego, kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej oraz określa obszary i warunki ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego, uprawiania rybołówstwa i akwakultury, pozyskiwania energii odnawialnej, poszukiwania, rozpoznawania kopaliny oraz wydobywania kopaliny ze złóż.

Plan koncentruje się na wydzieleniu głównie tych akwenów, które nie są przedmiotem zarządzania w ramach innych procesów publicznych i planowanie przestrzenne obszarów morskich jest dla nich głównym mechanizmem podejmowania decyzji (np.

obszary pod energetykę odnawialną, obszary żeglugowe).

Plan przypisuje do wydzielonych akwenów dane funkcje podstawowe i dopuszczalne. Funkcje podstawowe oznaczają wiodące przeznaczenia obszaru wydzielonego w Planie, którego pozostałe sposoby użytkowania nie mogą zakłócać. Przy nadawaniu funkcji podstawowych kierowano się rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 roku w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. poz. 1025). Oprócz funkcji zawartych w tym dokumencie zaproponowano w Planie nowe funkcje podstawowe takie jak: uwarunkowany środowiskowo rozwój lokalny, ochrona brzegu, przyszły rozwój oraz wielofunkcyjny rozwój gospodarczy. Funkcje dopuszczalne natomiast oznaczają inne możliwe sposoby użytkowania, które nie stanowią ograniczenia dla funkcji podstawowej i nie rodzą w tym zakresie konfliktów. W szczególnych przypadkach oznacza to jednak pewne ograniczenia w zakresie funkcji dopuszczalnych (np. dopuszczenie tylko wybranych form rybołówstwa w akwenach przeznaczonych na produkcję i gromadzenie energii odnawialnej). Przy wyborze funkcji dopuszczalnych kierowano się podobnymi zasadami jak przy wyborze funkcji podstawowych oraz zapisami dokumentów strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej. W Planie przedstawiona została analiza synergii i konfliktów przestrzennych w formie kart synergii i konfliktów dla poszczególnych akwenów. Ma to na celu rozwiązanie lub ograniczenie konfliktów przestrzennych.

Plan wskazuje także akweny, na których warto lokować takie sposoby zagospodarowania obszarów morskich, których jednoczesne występowanie przynosi korzyści ekonomiczne, społeczne i ekologiczne.

Analiza uwarunkowań wykonana w ramach Planu wskazuje na potrzebę zabezpieczenia przestrzeni morskiej dla takich działań jak:

- rozbudowa potencjału gospodarki morskiej opartej na funkcjach sieci portów morskich,
- zapewnienie możliwości rozwoju i bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- turystyczne wykorzystanie morskich zasobów naturalnych i kulturowych,
- przemysłowe i energetyczne wykorzystanie zasobów morza:
 - morską energetyką wiatrową – obszary wyłącznej strefy ekonomicznej do maksymalnej głębokości 50m,
 - górnictwo morskie – przede wszystkim obszar północno – wschodni (objęty obecnie koncesjami),
 - rybołówstwo kutrowe (łowiska kołobrzesko – darłowskie, bornholmskie s, władysławowskie, rynny słupskiej, głębi gdańskiej i zatoki gdańskiej i trasy dostępu do nich)
 - energetyki jądrowej (wody przybrzeżne województwa pomorskiego),
- trwałe i zrównoważony rozwój turystyki nadmorskiej i morskiej – głównie Zatoki Pomorskiej i Gdańskiej,
- zachowanie rybołówstwa jako istotnej funkcji miejscowości nadmorskich,
- zapewnienie warunków bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych.

Podczas tworzenia Planu opierano się na zasadzie komplementarności z procesami decyzyjnymi (takimi jak plany ochrony obszarów Natura 2000, decyzje IMO w sprawie stref separacji ruchu, ustalenia maksymalnych kwot połowowych, itp.). Stan i rozwój obszarów morskich są wynikiem nakładania się na siebie przestrzennych rozstrzygnięć planistycznych i innych decyzji zarządczych wobec obszarów morskich, dlatego plany przestrzenne obszarów morskich powinny jedynie uzupełniać istniejące procesy decyzyjne, a nie je zastępować.

Plan wyszczególnia cele priorytetowe dla polskich obszarów morskich, do których należą:

- wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu,
- zapewnienie obronności i bezpieczeństwa państwa,
- zapewnienie koordynacji działań podmiotów i sposobów wykorzystania morza, spójne zarządzanie obszarami morskimi i nadmorskimi, w tym zasobami morza bałtyckiego,
- wzmocnienie pozycji portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego,
- oszczędne korzystanie z przestrzeni, pozostawiające możliwie wiele miejsca pod przyszłe, w tym również nieznanne, sposoby korzystania z morza.

Plan posługując się analizą synergii i konfliktów identyfikuje występujące i potencjalne problemy. W Planie zaproponowano ograniczenie konfliktów poprzez następujące działania:

- wskazanie konfliktów obecnie występujących w poszczególnych akwenach oraz konfliktów, które mogą się pojawić

w przyszłości w wyniku realizacji planowanych sposobów zagospodarowania poszczególnych akwenów,

- wydzielenie poszczególnych akwenów i określenie dla nich jednej funkcji podstawowej (nadrzędnego sposobu użytkowania i zagospodarowania) oraz funkcji dopuszczalnych, w podziale na priorytetowe i pozostałe, które mogą być realizowane pod warunkiem zachowania wymagań dotyczących realizacji funkcji podstawowej,
- wskazanie w poszczególnych akwenach istniejących sposobów użytkowania, które mogą być kontynuowane przy zapewnieniu niezakłócania funkcji podstawowej akwenu oraz istniejących elementów infrastruktury wymagających uwzględniania przy wprowadzeniu nowego sposobu zagospodarowania.

Przyjmuje się, że Plan będzie rozstrzygał lub ograniczał konflikty przestrzenne, a pozostałe rodzaje konfliktów są i będą regulowane przez działania podejmowane na podstawie odrębnych przepisów.

W Planie za konflikt nie jest uznawana sytuacja, gdy brak możliwości jednoczesnego w czasie lub przestrzeni użytkowania, zagospodarowania określonej przestrzeni dla dwóch sposobów jej wykorzystania został wcześniej rozstrzygnięty w ramach istniejącego porządku prawnego. W analizie synergii i konfliktów uwzględniono także konflikty, które pomimo rozstrzygnięć prawnych blokują ważne z punktu widzenia dokumentów strategicznych funkcje rozwojowe polskich obszarów morskich lub/i budzą społeczny sprzeciw.

Skutkiem wprowadzenia planowania przestrzennego obszarów morskich będzie oczekiwane zmniejszenie kosztów związanych z brakiem koordynacji ze względu na zintegrowaną (tj. mniej rozdrobnioną) politykę podejmowania współpracy transgranicznej. W przypadku rynku wewnętrznego Plan stanowi podstawę dla uproszczenia systemu zezwoleń, zmniejszając w ten sposób koszty procedur regulacyjnych i administracyjnych oraz tworzenie przejrzystych i trwałych ram planowania przestrzennego.

Integracja procedur administracyjnych oraz zwiększenie przewidywalności i pewności spowodują m.in. następujące skutki ekonomiczne dla działalności sektorów gospodarki morskiej:

- podniesienie skuteczności zarządzania i koordynacji instytucji administracyjnych;

Planowanie przestrzenne ma na celu obniżenie kosztów wynikających z braku koordynacji. Jego wprowadzenie może poprawić systemy koordynacji poprzez integrację i dostosowanie procedur administracyjnych. Przykładem zwiększonej efektywności koordynacji jest model "one-stop-shop". Model "jednego okienka", jeśli jest odpowiednio wdrożony i zarządzany, może zintegrować procedury w jednym biurze przetwarzania.

Integracja i dostosowanie doprowadzą prawdopodobnie do skrócenia procedur, a następnie do obniżenia kosztów administracyjnych, kosztów zatrudnienia i ogólnych kosztów działalności organów rządowych w sektorze morskim. Jednak należy brać pod uwagę, że przynajmniej w pierwszej fazie tworzenia i wdrażania Planu, proces ten może wiązać się z kosztami, na przykład w celu stworzenia pojedynczego punktu kontaktowego dla wydawania pozwoleń.

- obniżenie kosztów, takich jak:
 - Obniżenie kosztów transakcyjnych związanych z działalnością w przestrzeni morskiej;

Stosowanie kluczowych zasad, takich jak przejrzystość i przewidywalność jest korzystne dla działalności morskiej, ponieważ mogą powodować obniżenie kosztów transakcyjnych. Koszty transakcyjne to koszty uprzedniego sporządzenia umowy i monitorowania umowy ex-post, czyli koszty funkcjonowania systemu gospodarczego. Koszty transakcji można klasyfikować pod względem informacji, negocjacji, monitorowania i egzekwowania. Koszty transakcji dla działalności morskiej mogą być zidentyfikowane w czterech wymiarach. Pierwszy wymiar dotyczy kosztów poszukiwania. Koszty poszukiwania to koszty, które firma musi ponieść w celu poszukiwania właściwych elementów wejściowych procesu biznesowego (tj. lokalizacja, kapitał ludzki itp.). Odpowiednie zastosowanie kluczowych zasad prawdopodobnie stworzy wspólną bazę wiedzy, w której będą zawarte takie informacje jak:

- szczegółowe właściwości istotnych obszarów morskich (cechy geologiczne, takie jak głębokość, dostępność zasobów naturalnych itp.);
- charakterystyka bieżącej działalności morskiej w obszarze morskim (liczba działań, intensywność działań itp.);
- znajomość wszelkich planowanych działań w obszarze (tworzenie elektrowni wiatrowych, sztucznych wysp itp.);
- wpływ na środowisko obecnych i planowanych działań w obszarze morskim (emisje zanieczyszczeń, hałas, wibracje itp.).

Dzięki centralizacji tych danych w bazie, będzie można uzyskać oszczędności w kosztach poszukiwania dla

działalności morskiej.

Dla przykładu: W Niemczech uzyskanie pozwolenia na zainstalowanie przybrzeżnej farmy wiatrowej zajmuje od dwóch do trzech lat. Jednak, zanim firma może złożyć wniosek o pozwolenie, musi zbadać głębę w określonej lokalizacji, prędkość wiatru, głębokość itp. Koszty takiego badania mogą wynieść 5 milionów euro. Natomiast w Holandii wszystkie te informacje są publicznie dostępne i koszty te nie muszą być ponoszone.

- Niższe koszty prawne;

Kosztami prawnymi są koszty związane z upewnieniem się, że działania firmy są zgodne z prawem, a także konfigurowanie i egzekwowanie zgodności w odniesieniu do porozumień (np. umów). W związku z tym, że Plan ma na celu ustanowienie jasności prawnej, oczekuje się, że koszty prawne zostaną odpowiednio zmniejszone.

- Niższe koszty administracyjne;

Koszty administracyjne to koszty pozwoleń, licencji i certyfikacji. Z powodu bardziej wydajnych i zintegrowanych procedur jest prawdopodobne, że procesy wnioskowania i zatwierdzania będą lepiej dostosowane. Dlatego krótszy czas procedur administracyjnych prawdopodobnie spowoduje niższe koszty administracyjne.

- Mniej konfliktów;

Konflikty prowadzą do kosztów. Koszty te mogą dotyczyć spadku aktywności gospodarczej w związku ze zwiększeniem kosztów operacyjnych prowadzenia działalności morskiej.

Obecnie znanych jest jedynie kilka przykładów istniejących konfliktów, które prowadzą do faktycznych kosztów w krajach OECD. Jednak wzrost aktywności morskiej, rosnąca presja na środowisko i rosnące zapotrzebowanie na przestrzeń morską przez nowych uczestników rynku (na przykład farmy wiatrowe i akwakultura) mogą w przyszłości generować problemy związane z konkurencją. Obliczenie dokładnej wartości zapobiegania konfliktom jest zadaniem niewykonalnym na obecnym etapie i będzie wiarygodne tylko i wyłącznie w przypadku przeprowadzania oceny skutków regulacji ex-post.

Koszty poszukiwania, koszty prawne i administracyjne nie mają jednakowego zastosowania dla wszystkich rodzajów działalności morskiej. Na przykład zastosowanie kluczowych zasad Planu nie ma większego wpływu na transport, ponieważ statki nie wymagają specjalnych zezwoleń lub konieczności poszukiwania szlaków transportowych (szlaki żeglugowe są znane). Jedną z gałęzi gospodarki morskiej, na którą duży wpływ ma poszukiwanie, koszty prawne i administracyjne, jest branża energii odnawialnej. Ta branża musi: (1) ubiegać się o pozwolenia, (2) szukać odpowiednich obszarów i (3) negocjować umowy z dostawcami energii.

W poniższej tabeli przedstawiono przegląd spodziewanych skutków Planu dla poszukiwania, kosztów prawnych i administracyjnych dla poszczególnych rodzajów działalności związanej z morzem. Koszty poszukiwania, prawne i administracyjne mogą się wiązać ze znacznymi kosztami dla przedsiębiorstw morskich, zwłaszcza jeśli zaangażowane są liczne organy administracji. Problemem w kwantyfikacji tych kosztów jest ich duża zmienność pod względem aktywności morskiej, zaangażowania obszaru morskiego i rozmiaru działalności. Kolorem niebieskim zaznaczono te działalności gospodarki morskiej, które będą się wiązały z poszczególnymi kosztami.

Tabela 1. Spodziewane koszty dla poszczególnych form działalności związanej z morzem

	Koszty administracyjne	Koszty poszukiwania	Koszty prawne
Żegluga			
Rybolówstwo komercyjne			
Rybolówstwo rekreacyjne			
Akwakultura			
Energia wiatrowa			
Wydobycie ropy i gazu			
Wydobycie piasku i żwiru			
Pogłębianie			
Turystyka morska			
Kable i rurociągi			

Źródło: Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union, *Study on the eco-*

Skutki wprowadzenia Planu w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej będą mogły być oszacowane i skwantyfikowane dopiero na etapie tworzenia oceny skutków regulacji ex-post, a więc po 5 latach od wprowadzenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich.

- poprawa warunków inwestycyjnych, poprzez:
 - przyspieszenie realizacji inwestycji;
W przypadku działalności gospodarczej wymagającej pozwolenia, lokalizacji lub zgody administracyjnej, Plan może mieć istotne znaczenie. Zoptymalizowane procedury, większa pewność prawa i w konsekwencji niższe koszty transakcyjne mogą motywować inwestorów do przyspieszenia inwestycji. Potencjał przyspieszenia dotyczy głównie tych działań, które są obecnie ograniczone w ich ekspansji, czyli akwakultury i sektora odnawialnych źródeł energii. W przypadku energii odnawialnej, wprowadzenie Planu może być bardzo znaczące, ze względu na wyznaczone lokalizacje dla energii wiatrowej. To w dużym stopniu określi, gdzie takie działania mogą mieć miejsce (stąd zmniejszenie kosztów poszukiwania).
 - wzrost gospodarczy;
Plan może mieć istotny wpływ na wzrost gospodarczy regionów nadmorskich, jeśli skutki jego wdrożenia będą prowadzić do nowych inwestycji, które w innym przypadku nie zostałyby wykonane.

Koncepcja wzrostu gospodarczego oznacza, że działalność gospodarczą można zwiększyć, jeśli zrealizowane zostaną cztery efekty Planu. Najlepszym przykładem jest akwakultura. Popyt na produkty rybne nadal rośnie, a zasoby rybne i flota rybacka w krajach Unii są nadal pod presją. Akwakultura jako branża, może przynieść największe korzyści w tym zakresie. Jednak oszacowanie wzrostu, jaki przemysł mógłby osiągnąć ze względu na wprowadzenie Planu, jest trudne, szczególnie jeśli występują inne czynniki rynkowe. Ponadto ze względu na brak danych dotyczących tego, ilu inwestorów nie przystępuje do inwestycji w akwakulturę, nie można dokonać oceny ilościowej wpływu na wzrost gospodarczy.

Poniższa tabela podsumowuje poszczególne bariery w ocenie ilościowej skutków wprowadzenia Planu.

Tabela 2. Bariery oceny ilościowej skutków Planu

Skutki Planu	Bariery
Skuteczność koordynacji	Dokładne koszty koordynacji, które należy przypisać gospodarce morskiej są nieznane (pokrywają się z innymi mechanizmami koordynacji)
	Koszty sporządzenia Planu są nieznane
Koszty transakcyjne	Wysoka zmienność kosztów transakcyjnych w poszczególnych obszarach morskich, rodzajach działalności, a nawet w poszczególnych przedsiębiorstwach
	Prawdopodobieństwo konfliktu zależy od dużej liczby zmiennych - wymagana jest analiza OSR ex-post
Przyspieszenie realizacji inwestycji	Wzrost gospodarczy zależy od wielu zmiennych, na które Plan nie ma wpływu
	Poziom, do którego działalność gospodarcza może zostać przyspieszona przez Plan jest zależny od wielu czynników

Źródło: Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union, Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning, European Commission Maritime Affairs and Fisheries, Belgium 2011

Podsumowując, rzetelne prognozy dotyczące społeczno-gospodarczego wpływu Planu na gospodarkę wymagają analizy poszczególnych przypadków. Taki proces wymaga lat, ogromnej ilości zasobów i ponadto opiera się na czynnikach zewnętrznych, na które Plan nie ma wpływu. Jednym z tych czynników zewnętrznych jest rozwój światowej gospodarki, z którym rozwój gospodarki morskiej jest bezpośrednio związany.

- Efekty ekonomiczne optymalnej lokalizacji
Innym efektem wdrożenia Planu, jest ekonomiczna korzyść z wyznaczenia optymalnych lokalizacji dla działalności morskiej (na przykład lokalizacje o małej głębokości dla farm wiatrowych). Zakłada się, że w wyniku wdrożenia Planu działalność morska może odbywać się w optymalnej lokalizacji.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Bałtycki model rozwoju planowania przestrzennego obszarów morskich (PPOM) oparty jest na współpracy właściwych ministerstw poszczególnych krajów w ramach organizacji VASAB – *Visions and Strategies Around the Baltic Sea*. Wypracowany

wspólnie model planowania zakłada, że Morze Bałtyckie nie ma fizycznych barier, dlatego należy je chronić i korzystać z jego zasobów mając na uwadze szerszą, ponadnarodową perspektywę. Wraz z opublikowaniem w 2001 r. *Spatial Development Action Programme 2010+* przyjęto plan *GdaAction*, jako narzędzie służące zrównoważonemu rozwojowi obszarów morskich i regionów przybrzeżnych. VASAB była pierwszą organizacją, która wezwała do wprowadzenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów Morza Bałtyckiego.

W 2007 r. Niebieska Księga UE dotycząca zintegrowanej polityki morskiej zaproponowała planowanie przestrzenne jako narzędzie zrównoważonego rozwoju obszarów morskich i regionów przybrzeżnych. W tym samym roku przyjęto Bałtycki Plan Działania HELCOM (BSAP) dotyczący szeroko zakrojonych zasad planowania opartych na podejściu ekosystemowym.

Równoległe z rozwojem sytuacji politycznej, począwszy od 2002 roku, opracowywano metodologię procesu planowania przestrzennego na morzu, a praktyczne doświadczenia w zakresie planowania uzyskano dzięki transgranicznym projektom pilotażowym, takim jak Baltcoast, PlanCoast, BaltSeaPlan, PlanBothnia i PartiSEApate. Wyciągnięte wnioski zostały wdrożone w dokumentach strategicznych. W dalszej kolejności rozpoczęto nowe projekty współpracy mające na celu znalezienie rozwiązań organizacyjnych i instytucjonalnych dla procesu planowania przestrzennego. W rezultacie, w ramach wymienionych projektów lub korzystając z ich doświadczenia opracowano plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w Niemczech. Inne kraje Bałtyku takie jak Polska, Łotwa, Litwa i Estonia opracowały pilotażowe morskie plany zagospodarowania przestrzennego z elementami transnarodowymi. Obecnie, w świetle nowej dyrektywy UE z 2014 r. dotyczącej PPOM, która również wzywa do współpracy transgranicznej, wszystkie państwa UE Morza Bałtyckiego znajdują się w fazie planowania, ustanawiania lub oceny krajowych PPOM. Krajowe plany PPOM powinny zostać przyjęte najpóźniej do 2021 roku.

Poniżej przedstawiono sytuację związaną z planami zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w czterech krajach należących do OECD, w Niemczech, Szwecji, na Litwie i w Belgii (spoza regionu Morza Bałtyckiego).

Niemcy

Niemcy były pierwszym europejskim krajem który wprowadził planowanie przestrzenne obszarów morskich. Podstawa prawna dla PPOM została wdrożona wraz z wprowadzeniem federalnej ustawy o planach przestrzennych w 2004 r. Planowanie przestrzenne obszarów morskich Niemiec weszło w życie w roku 2009.

Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej (BMVI) odpowiada za opracowanie morskich planów zagospodarowania przestrzennego dla Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Szczegółowe plany zostały przygotowane przez Federalną Agencję Morską i Hydrograficzną (BSH).

Krajową podstawą prawną jest ogólna ustawa o planowaniu przestrzennym ("*Raumordnungsgesetz*" / ROG), która została zastosowana do obszarów morskich w 2004 r. Zgodnie z niemiecką ustawą o planowaniu przestrzennym rząd federalny odpowiada za planowanie przestrzenne obszarów morskich. Ustawa ROG została zmieniona w 2017 r. w celu (między innymi) wdrożenia dyrektywy UE w sprawie PPOM.

W świetle istniejących przepisów morze terytorialne jest integralną częścią (lądowych) planów przestrzennych przybrzeżnych lądów. ROG i odpowiednie przepisy dotyczące planowania przestrzennego każdego landu stanowią podstawę prawną dla planów i programów federalnych:

- Schleswig Holstein: Plan rozwoju landu został ostatnio zmieniony w 2015 r. Rozpoczęcie konsultacji w sprawie tego planu przewiduje się na koniec 2017 r.,
- Meklemburgia Pomorze Przednie: Plan zagospodarowania przestrzennego został przedłużony do strefy 12 nm w latach 2003-2005 i przyjęty w 2005 r. W latach 2013-2015 został zaktualizowany i stał się aktem prawnie wiążącym w 2016 r.,
- Dolna Saksonia: Program zagospodarowania przestrzennego Dolnej Saksonii został zweryfikowany i zmieniony w 2008 i 2012 roku. Istnieją trzy bieżące projekty wynikające z procesu zmian w latach 2014, 2015 i 2016.

Morskie plany zagospodarowania przestrzennego dotyczą niemieckich wyłącznych stref ekonomicznych Morza Północnego i Morza Bałtyckiego oraz terytorialnych obszarów morskich podlegających jurysdykcji trzech nadbrzeżnych krajów związkowych (Dolna Saksonia, Szlezwik-Holsztyn i Meklemburgia-Pomorze Przednie).

Wyłączna Strefa Ekonomiczna (WSE) – Morze Bałtyckie

Dla obszaru Zatoki Pomorskiej obowiązują ustawowe plany przestrzenne pokrywające niemiecką część obszaru pilotażowego z Meklemburgią-Pomorzem Przednim do 12 m i Federalną Agencję Morską i hydrograficzną BSH dla wyłącznej strefy ekono-

micznej WSE.

Przewodnią zasadą morskiego planowania przestrzennego w Niemczech jest zrównoważony rozwój przestrzenny, który stawia społeczne i gospodarcze wymagania dotyczące przestrzeni zgodnie z ekologicznymi funkcjami morza. Aby koordynować rosnące konflikty użytkowania morskiego, w szczególności między przestrzenią wymagającą morskich farm wiatrowych i celami ochrony środowiska morskiego, a także tradycyjnymi funkcjami morskimi, takimi jak żegluga i rybołówstwo, potrzebne jest zintegrowane i trwałe podejście do rozwoju niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej (WSE).

Głównymi zasadami planów zagospodarowania przestrzennego w ramach ustawy ("*Raumordnungsgesetz*" / ROG), są:

- zabezpieczanie i wzmacnianie ruchu morskiego,
- wzmocnienie zdolności ekonomicznej poprzez rozwój przestrzenny i optymalizację wykorzystania przestrzeni,
- promowanie morskiej energii wiatrowej zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju rządu federalnego,
- długoterminowe zrównoważone użytkowanie obszaru i potencjału WSE poprzez racjonalne gospodarowanie, oraz
- zabezpieczenie zasobów naturalnych poprzez unikanie zakłóceń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.

W planach zagospodarowania przestrzennego określono obszary priorytetowe i obszarów rezerwowych oraz wprowadzono dalsze regulacje, określając wiążące priorytety planistyczne, zasady planowania i cele, których należy przestrzegać.

W obszarach priorytetowych dla żeglugi działalność ta ma pierwszeństwo przed innymi znaczącymi przestrzennie zastosowaniami i nie ma pozwolenia na gospodarowanie niezgodne z priorytetami żeglugi. W praktyce obszary zarezerwowane służą jako bufor bezpieczeństwa dla głównych szlaków żeglugowych, w związku z czym na tych obszarach nie planuje się żadnej działalności zagrażającej tej funkcji, np. stałe konstrukcje, takie jak turbiny wiatrowe.

Szczególną uwagę zwrócono na układanie, obsługę i konserwację rurociągów w obszarach zarezerwowanych pod infrastrukturę liniową, w tym rurociągi na Morzu Bałtyckim. Istotne jest również prowadzenie badań naukowych w obszarach do tego celu zarezerwowanych.

Produkcja energii wiatrowej ma pierwszeństwo przed innymi znaczącymi przestrzennie funkcjami w obszarach priorytetowych dla energii wiatrowej. Budowa turbin wiatrowych poza wyznaczonymi obszarami priorytetowymi nie jest dozwolona na obszarach Natura 2000.

Jako podstawa do opisu i oceny wszelkich znaczących oddziaływań na środowisko morskie, które mogą wynikać z wdrożenia planu, przeprowadzono na dużą skalę strategiczną ocenę środowiska (SEA). Jej wyniki nie przewidują znaczącego wpływu na środowisko morskie związanego z realizacją planu.

Szeroki udział społeczeństwa zapewniono poprzez konsultacje z zainteresowanymi stronami, agencjami i organizacjami pozarządowymi odpowiedzialnymi za: środowisko morskie i ochrona przyrody, rybołówstwo, energię, wydobywanie piasku i żwiru, żeglugę, obronność, turystykę, żeglarstwo rekreacyjne, badania naukowe.

Obszarem, który sąsiaduje z niemiecką WSE Morza Bałtyckiego, dla którego już obowiązywały plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, było niemieckie morze terytorialne zarządzane przez land Meklemburgia-Pomorze Przednie. Plan zagospodarowania przestrzennego został uchwalony w 2005 r. Plan ten był realizowany zgodnie z innymi celami planowania, które wyraźnie wynikały z rozwoju wybrzeża, np. ochrony przyrody, wydobywania piasku i żwiru oraz turystyki i zapewnienia terenów dla morskiej energii wiatrowej. Żegluga nie została uregulowana. W związku z tym plan zagospodarowania przestrzennego w WSE nie uwzględnił tego planu, jako modelu i wybrał inne podejście, zaczynając od zapewnienia bezpiecznej i łatwej żeglugi oraz rozwoju infrastruktury regulacyjnej.

W 2012 r. BSH i Ministerstwo Transportu opracowały raport, w którym oceniono, czy i jak wdrożenie planu zakończyło się sukcesem i osiągnięto wyznaczone cele, koncentrując się głównie na rozwoju przybrzeżnej energii wiatrowej i celu wyznaczonym dla produkcji morskiej energii wiatrowej przez rząd federalny. Budowa morskich farm wiatrowych jest obecnie ograniczona do obszarów priorytetowych dla morskiej energetyki wiatrowej i obszarów bez ogólnych ograniczeń dla rozwoju morskich farm wiatrowych. W ten sposób zapewniono odpowiednią przestrzeń dla średnio- i długoterminowego rozwoju sektora, jako warunek konieczny wdrożenia rządowej strategii w zakresie energii odnawialnej.

Wyłączna Strefa Ekonomiczna – Morze Północne

Plan zagospodarowania przestrzennego dla Morza Północnego równoważy potrzeby bezpiecznej i wydajnej żeglugi, ochrony mórz, handlu i nauki. W szczególności określa następujące wymagania rozwojowe:

- szczególne znaczenie żeglugi, uznając szlaki morskie, jako strukturę bazową, wokół której inne funkcje muszą być do-

pasowane,

- należy wspierać rozwój wykorzystania morskiej energii wiatrowej, zapewniając wystarczająco dużych powierzchni dla farm wiatrowych i korytarzy dla infrastruktury przesyłowej,
- działalność taka jak eksploatacja zasobów mineralnych, układanie kabli i rurociągów, a także badania naukowe powinny mieć wystarczająco dużo przestrzeni dla dalszego rozwoju.

Jednocześnie ustawa zawiera tekst stwierdzający, że ochrona środowiska morskiego będzie podejmowana nie tylko poprzez wyznaczenie obszarów Natura 2000, ale także w odniesieniu do innych wymagań przestrzennych.

Priorytetowe obszary zostały wyznaczone dla żeglugi, rurociągów i kabli oraz rozwoju energetyki wiatrowej; inne zastosowania są zabronione na tych obszarach, chyba że są zgodne z funkcjami priorytetowymi. Cele planowania przestrzennego to:

- żegluga ma pierwszeństwo przed innymi znaczącymi przestrzennie zastosowaniami w priorytetowych obszarach żeglugi;
- po zakończeniu użytkowania instalacje i infrastruktura do eksploatacji zasobów muszą zostać zdemontowane;
- podczas eksploatacji zasobów należy odpowiednio uwzględnić istniejące rurociągi i kable podmorskie, zachowując odpowiednią odległość,
- eksploatacja i konserwacja rurociągów ma pierwszeństwo przed innymi istotnymi z punktu widzenia przestrzennego zastosowaniami w obszarach priorytetowych dla rurociągów; wszelkie istotne przestrzennie plany i projekty w tych obszarach, które nie są kompatybilne z funkcją obszaru priorytetowego dla rurociągów, są zabronione;
- kable podmorskie do transportu energii wytwarzanej w wyłącznej strefie ekonomicznej muszą krzyżować się z obszarami priorytetowymi dla transportu najkrótszą możliwą trasą, jeżeli nie mogą być prowadzone równoległe do istniejących konstrukcji;
- podczas trasowania nowych rurociągów i kabli podmorskich należy odpowiednio uwzględnić istniejące rurociągi i kable podmorskie, zachowując odpowiednią odległość;

Wyznaczenie obszarów do żeglugi oraz infrastruktury liniowej (kabli i rurociągów) uwzględnia zasadę prawa międzynarodowego, która przypisuje pierwszeństwo tym zastosowaniom; trasy żeglugowe, które są niezbędne dla międzynarodowej żeglugi, stanowią ramy ogólnej koncepcji planowania. Dla żeglugi, rurociągów i zastosowań badawczych wyznaczono obszary rezerwowe, które są uważane za szczególnie ważne w przypadku równoważenia z konkurencyjnie znaczącymi funkcjami.

Władze Niemiec działają zgodnie się z wytycznymi uzgodnionymi przez grupę roboczą HELCOM-VASAB MSP w październiku 2015 r. Wytyczne te mają charakter proceduralny, co pomoże w praktycznym zastosowaniu podejściu ekosystemowego EBA (*Ecosystem-based approach*) w PPOM. Definicja podejścia ekosystemowego została przyjęta przez HELCOM-OSPAR w 2003 r. i brzmi następująco: "zintegrowane zarządzanie działalnością człowieka opiera się na najlepszej dostępnej wiedzy naukowej o ekosystemie i jego dynamice, w celu zidentyfikowania i podjęcia działań w zakresie wpływów, które mają kluczowe znaczenie dla zdrowia ekosystemów morskich, a tym samym osiągnięcia zrównoważonego wykorzystania zasobów i usług ekosystemowych i utrzymanie integralności ekosystemu".

Dokument planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich zawiera rozdział, w którym podkreśla się konieczność wysiłków na rzecz ochrony i zachowania środowiska morskiego. Istnieją dwa podrozdziały: środowisko morskie i otwarta przestrzeń. Sekcja dot. środowiska morskiego określa dwie zasady: 1) WSE powinna być trwale chroniona i rozwijana, jako ekosystem dla zachowania różnorodności biologicznej. Należy unikać negatywnego wpływu na ekosystem i minimalizować go zgodnie z zasadą ostrożności i zarządzaniem opartym na ekosystemie; 2) w obszarach stale niewykorzystywanych funkcje ekosystemów powinny zostać przywrócone do pierwotnych warunków lub powinny być zachowane w warunkach równowagi ekologicznej.

Przepisy prawne dotyczące planowania przestrzennego obszarów morskich na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim nie wspominają wyraźnie o interakcjach między lądem i morzem. Plany zostały opracowane z uwzględnieniem terytorialnych planów zagospodarowania obszarów morskich.

Podstawowa struktura planów zagospodarowania przestrzennego w WSE wynika z analizy ruchu statków w oparciu o informacje z systemu automatycznej identyfikacji AIS (*Automatic Identification System*) dostarczone przez administrację wodną i morską. W przypadku transportu ładunków szczególnych zgodnie z UNCLOS, główne szlaki żeglugowe są wyznaczonymi obsza-

rami priorytetowymi, które muszą być wolne od przeszkód (np. farm wiatrowych). Jest to wynikiem art. 60 par. 7 UNCLOS, które stanowi, że państwo nadmorskie nie może ustanawiać instalacji, które mogą zakłócać korzystanie z uznanych szlaków morskich o zasadniczym znaczeniu dla żeglugi międzynarodowej. Drugą ważną regulacją jest wyznaczenie obszarów priorytetowych dla morskiej energii wiatrowej, które pozwalają uniknąć znaczących konfliktów z innymi zastosowaniami i środowiskiem morskim. Trzecią ważną regulacją jest ochrona środowiska morskiego; jednym rezultatem jest zatem, że zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego turbiny wiatrowe nie są dozwolone na obszarach Natura 2000.

Szwecja

Szwedzkie wody terytorialne podzielone są na dwie strefy, wody publiczne i wody prywatne. Wody publiczne należą do państwa i są reprezentowane przez właściwe instytucje państwowe. Prywatne strefy wodne, zarówno wody, jak i dno morskie, są podzielonymi nieruchomościami objętymi Ustawą o formowaniu nieruchomości i obejmują obszar wodny 300 m od linii brzegowej i dalej do linii konturu o głębokości 3 m, jeśli znajduje się poza obszarem 300 m. W zatokach, fiordach i obszarach z wyspami i archipelagami specjalne zasady regulują granicę między wodami prywatnymi i publicznymi. Prywatny obszar wodny może być własnością różnych podmiotów prawnych, niezależnie od tego, czy jest to osoba prywatna, osoba prawna, gmina czy państwo.

Gminy wdrażają plany zagospodarowania przestrzennego wód terytorialnych. Rady okręgowe (CAB) pełnią rolę koordynującą interesy narodowe. CAB również kontrolują i sprawdzają plany. Rząd szwedzki zarządza wyłączną strefą ekonomiczną.

Poprzez oddzielenie rozwoju strukturalnego sektora rybołówstwa (przydzielonego do Ministerstwa Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rady ds. Rolnictwa) od regulacji i monitorowania (przypisanego szwedzkiemu Urzędowi ds. Gospodarki Morskiej i Gospodarki Wodnej, SwAM) unika się niejednoznaczności decyzyjnej.

Ustawa o planach i budynkach nakłada na gminy obowiązek planowania całego terytorium szwedzkiego, tj. obejmującego morze terytorialne i wody wewnętrzne. Kodeks ochrony środowiska obejmuje planowanie krajowe pod kątem określonych morskich planów zagospodarowania przestrzennego. Morskie plany zagospodarowania przestrzennego obejmują obszar położony w odległości jednej mili morskiej od linii podstawowej (uwzględnia się również wyłączną strefą ekonomiczną, WSE). Morskie plany zagospodarowania przestrzennego nie obejmują prywatnych obszarów morskich.

Istnieją trzy główne poziomy zarządzania morskiego: krajowy, regionalny i miejski. Rząd szwedzki i ministerstwa prowadzą politykę krajową, wspomaganą przez agencje sektorowe i odpowiedzialną przed parlamentem narodowym (Riksdagen). Odpowiedzialność za planowanie przestrzenne obszarów morskich spoczywa na Ministerstwie Środowiska i Energii, wspieranym merytorycznie przez Szwedzką Agencję ds. Gospodarki Morskiej i Gospodarki Wodnej (SwAM).

Szwedzki Kodeks Ochrony Środowiska oraz Ustawa o planach i budynkach stanowią podstawę prawną planowania przestrzennego obszarów morskich w Szwecji.

Zgodnie z rozdziałem 4 Kodeksu Środowiskowego obowiązują plany zagospodarowania przestrzennego dla trzech obszarów morskich: Zatoki Botnickiej, Morza Bałtyckiego oraz Wód Zachodnich (Skagerrak / Kattegatt). Plany, które zostaną przyjęte przez rząd, będą kierować i przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju. Rząd może - zgodnie z przepisami - przyjąć przepisy uzupełniające zakazujące lub ograniczające działalność w wyznaczonych obszarach geograficznych. Z punktu widzenia morskiego planowania przestrzennego byłoby korzystne, gdyby strategię były opracowywane dla większych obszarów geograficznych niż tylko poszczególne gminy.

Rozporządzenie w sprawie planowania przestrzennego Morskiego (2015: 400) reguluje proces morskiego planowania przestrzennego. Rozporządzenie zawiera przepisy dotyczące granic geograficznych, treści morskich planów zagospodarowania przestrzennego, odpowiedzialności za przygotowanie, konsultacje i współpracę w procesie składania wniosków, a także monitorowanie i przegląd. Zgodnie z rozporządzeniem, SwAM opracowuje projekty planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich za pomocą odpowiednich rad administracyjnych gminy i przy wsparciu władz krajowych, które będą pomagać w przekazywaniu danych do planowania. Gminy, regionalne organy ds. planowania, regionalne organy koordynujące i rady okręgowe, których planowanie dotyczy, muszą mieć możliwość uczestniczenia w procesie składania wniosków, tak aby można było uwzględnić lokalne i regionalne uwarunkowania i potrzeby. Agencja promuje współpracę z innymi krajami i koordynację szwedzkich planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich z planami innych krajów.

Morskie plany zagospodarowania przestrzennego dostarczają wskazówek władzom publicznym i gminom w zakresie planowania i przeglądu wniosków o korzystanie z obszarów objętych planami. Morski plan zagospodarowania przestrzennego odzwierciedla ogólny stan tego, w jaki sposób zarządza się obszarami morskimi, a plany uwzględniają różnych interesy publiczne. W morskim planie zagospodarowania przestrzennego określa się obszary leżące w interesie narodowym zgodnie z rozdziałem 3 kodeksu ochrony środowiska, tj. priorytetowe interesy i inne interesy publiczne o istotnym znaczeniu. W swojej pracy SwAM stosuje podejście ekosystemowe. Zgodnie z rozporządzeniem dot. polityki gospodarczej, cele społeczne i środowiskowe mają

zostać włączone do morskich planów zagospodarowania przestrzennego. Głównym celem planowania jest wykorzystanie zasobów morskich w sposób umożliwiający rozwój gospodarki morskiej przy jednoczesnym zachowaniu ekosystemów. Morskie plany przestrzenne przyczyniają się do osiągnięcia i utrzymania dobrego stanu mórz zgodnie z dyrektywą ramową UE w sprawie strategii morskiej.

Jednocześnie ustawa o planach i budynkach (ustawa PBL, 2010: 900) reguluje odpowiedzialność i uprawnienia gmin do planowania na lądzie i morzu, w tym morzu terytorialnym, co oznacza geograficzne nakładanie się krajowych planów zagospodarowania przestrzennego (Kodeks ochrony środowiska) oraz planów miejskich (ustawa o planach i budynkach).

Rozdział 1 i 2 Ustawy o planach i budowach stanowią wytyczne dla planowania przestrzennego gminy na morzu terytorialnym i obszarach przybrzeżnych. Zasady te odnoszą się również do stosowania Kodeksu ochrony środowiska (rozdziały 3 i 4, odnoszącego się do podstawowych i przestrzennych przepisów dotyczących gospodarki gruntami i wodą oraz rozdziału 5 dotyczącego norm jakości środowiska i administracji jakości środowiska).

Ustawa o planach i budynkach stanowi, że gminy są zobligowane do wdrożenia planu zagospodarowania przestrzennego, przyjętego przez zgromadzenie gminy. Plan powinien zostać uaktualniony, co najmniej raz w trakcie kadencji (w odniesieniu do okresu wyborczego, zwykle co cztery lata). Plan jest zbiorem wytycznych, ale nie jest prawnie wiążący. Powinien wskazywać intencje gmin dotyczące przyszłego rozwoju. Powinien również uwzględniać kwestie interesów narodowych. Ustawa o planach i budynkach jest ustawą ramową podkreślającą potrzebę zaangażowania interesariuszy, ale nie określa, co powinien zawierać plan i jak należy go opracować.

Ustawa o planach i budynkach jest ściśle powiązana z Kodeksem ochrony środowiska, który reguluje między innymi związek między planowaniem a środowiskiem oraz potrzebę strategicznej oceny środowiska (SEA) i oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ).

Inną częścią szwedzkiego systemu planowania przestrzennego są obszary o znaczeniu krajowym dla wielu sektorów wskazanych przez wyznaczone instytucje krajowe lub obszary wyszczególnione w kodeksie środowiskowym. Te obszary muszą być brane pod uwagę przy planowaniu, kiedy władze udzielają pozwoleń na działania w różnych sektorach. Ochrona przyrody, rekreacja i turystyka, żegluga, produkcja energii i rybołówstwo komercyjne są przykładami takich obszarów interesów narodowych. Obszary o znaczeniu krajowym można wskazać na lądzie, a także na wodach terytorialnych i w wyłącznej strefie ekonomicznej (WSE).

Wszystkie wymienione akty prawne obejmują w ten sam sposób morze terytorialne, morze wewnętrzne i ląd (z wyjątkiem niektórych rozporządzeń UE dotyczących rybołówstwa, które nie mają zastosowania do wód wewnętrznych). Ustawa PBL i WE regulują również planowanie pasa nadbrzeżnego i zagospodarowania przestrzennego na lądzie.

Kilka międzynarodowych konwencji i wiążących aktów prawnych, takich jak UNCLOS, konwencja z Espoo + protokół kijowski, konwencja bońska (w tym EUROBAT, ASCOBANS), CBD, konwencja z La Valletta, rezolucje IMO i konwencje (EG MARPOL, COLREGS, INTERWENCJA), zalecenia HELCOM, dyrektywy UE (MSFD, HABITAT, BIRD, SEA, OOŚ) i wiele innych zostało transponowane do szwedzkiego systemu prawa krajowego.

W czerwcu 2014 r. Parlament przyjął ustawę o różnorodności biologicznej i usługach ekosystemowych. Projekt zawiera środki promujące integrację usług ekosystemowych w planowaniu poprzez ocenę usług ekosystemowych. Również decyzja rządu o potrzebie ochrony kolejnych 5700 km² obszarów przybrzeżnych i morskich.

W 2015 r. Opublikowano wytyczne dotyczące konsultacji, jako części procesu planowania przestrzennego obszarów morskich. Dokument został przygotowany przez Szwedzką Agencję ds. Gospodarki Morskiej i Gospodarki Wodnej i zawiera propozycje dotyczące, między innymi, celów i strategii planowania.

W sierpniu 2015 r. rząd ustanowił szwedzką krajową strategię morską. Strategia zawiera rządową wizję rozwoju sektora morskiego: konkurencyjny, innowacyjny i zrównoważony przemysł morski, który może przyczynić się do wzrostu zatrudnienia, zmniejszenia obciążenia środowiska i atrakcyjnego środowiska życia. Wizja opiera się na trzech równych perspektywach: zrównoważonym środowisku morskim, konkurencyjnej gospodarce morskiej i atrakcyjnych obszarach przybrzeżnych. Podkreśla się, że plany zagospodarowania przestrzennego są ważnym instrumentem w kierowaniu rozwojem szwedzkich obszarów morskich. Strategia obejmuje i integruje wiele obszarów polityki, takie jak polityka gospodarcza, polityka na rzecz wzrostu regionalnego, polityki sektorowe dotyczące morza i jego wykorzystania oraz polityki środowiskowe. Strategia stanowi instrument wdrażania szwedzkiej zintegrowanej polityki morskiej.

W dniu 4 października 2016 r. SwAM przyjął plan wdrożenia planów zagospodarowania przestrzennego na morzu. Mapa drogowa powinna wspierać i kierować procesem prowadzącym do propozycji planów, które zostaną przedłożone rządowi. Celem jest przedstawienie propozycji planów do końca 2019 r. Plan działania zawiera cele i strategię planowania, a także opis różnych

kroków, jakie należy podjąć w tym procesie. Zawiera również raport określający strategiczną ocenę środowiska. Mapa drogowa skierowana jest do osób zaangażowanych w proces planowania, a także do każdego, kto jest zainteresowany planowaniem szwedzkiego terytorialnego morza lub stref morskich.

1 grudnia 2016 r. SwAM opublikował wstępny projekt wniosków planowania przestrzennego dla wszystkich trzech krajowych obszarów morskich (Zatoka Botnicka, Morze Bałtyckie i Skagerrak / Kattegat). W styczniu / lutym 2017 r. opublikowano oceny oddziaływania na środowisko (w ramach procesów SEA). Projekty i OOS stanowią podstawę do szerokiego dialogu z organizacjami handlowymi, organizacjami pozarządowymi, centralnymi organami rządowymi, regionalnymi organami rządowymi (okręgowymi zarządami administracyjnymi), regionami, gminami, ośrodkami akademickimi i krajami sąsiadującymi.

Litwa

Zgodnie z art. 47 Konstytucji Republiki Litewskiej, wyłączne prawo do litewskiej przestrzeni morskiej należy do Republiki Litewskiej (tj. należy do państwa). Obecne zarządzanie przestrzenią morską jest określone aktami prawnymi odnoszącymi się do wykorzystania przestrzeni morskiej i obowiązków Republiki Litewskiej, zgodnie z międzynarodowymi aktami prawnymi, w których uczestniczy. Kompleksowy plan terytorium Republiki Litewskiej uzupełniają morskie rozwiązania przestrzenne przyjęte w dniu 11 czerwca 2015 r. przez rezolucję nr XII-1781 Seimasa (Parlament Republiki Litewskiej).

Republika Litewska jest sygnatariuszem Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Istnieje ponad 20 aktów prawnych (ustaw i rozporządzeń rządowych regulujących korzystanie z przestrzeni morskiej).

Planowanie przestrzenne obszarów morskich na Litwie jest włączone do krajowego ustawodawstwa regulującego planowanie przestrzenne - ustawy o planowaniu przestrzennym i jej wtórnych aktach prawnych. Zmieniona ustawa o planowaniu terytorialnym przyjęta 27 czerwca 2013 r., która weszła w życie 1 stycznia 2014 r., zawiera zapisy dotyczące planowania przestrzeni morskiej. Te same stanowiska na różnych poziomach planowania są zawarte w Regulaminie sporządzania złożonych dokumentów planowania przestrzennego (przyjętym przez Ministra Środowiska nr porządkowy D1-8 w dniu 2 stycznia 2014 r.) Jako wykonawczy akt prawny, zgodnie ze zmienioną ustawą o terytorialnym Planowaniu. Część przestrzeni morskiej (izobata do 20 m) również podlega przepisom ustawy o pasie przybrzeżnym.

W oparciu o postanowienia krajowych aktów prawnych litewskie terytoria morskie zostały włączone w zakres obowiązywania dotychczasowego Kompleksowego Planu Terytorialnego Republiki Litewskiej jako Obszary morskie, w tym morskie rozwiązania przestrzenne dla litewskich wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej.

Istniejący Plan jest prawnie wiążącym dokumentem:

- obowiązkowym dla instytucji państwowych, podejmujących decyzje na poziomie krajowym, związane z użytkowaniem, zarządzaniem i ochroną terytorium kraju, kształtowaniem polityki regionalnej, przestrzenną zintegrowaną polityką morską;
- warunki planowania formularzy na potrzeby specjalnych planów na szczeblu krajowym, długoterminowych programów i strategii, planów ogólnych i specjalnych niższego poziomu;
- rozwój strategii sektorów gospodarki, inne plany strategiczne i programy instytucji państwowych muszą opierać się na rozwiązaniach Kompleksowego Planu Republiki Litewskiej.

Plan został przyjęty w dniu 11 czerwca 2015 r. Przez parlament rozporządzeniem nr XII-1781 Republiki Litewskiej. Służy jako podstawa prawna dla ochrony i wykorzystania przestrzeni morskiej, a także dla dalszego rozwoju ram prawnych dla różnych zastosowań morskich.

Kompleksowy plan Republiki Litewskiej, część "Obszary morskie", obejmuje cały obszar morski Litwy, w tym wody terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną. Ważne jest, aby przyznać, że po uzupełnieniu planu kompleksowego o część "Obszary morskie", niniejszy dokument obejmuje obecnie zarówno rozwiązania w zakresie planowania przestrzeni lądowej, jak i morskiej w jednym dokumencie.

Celem planowania jest: zapewnienie przejrzystych, znanych z góry warunków użytkowania terytorium w całym państwie oraz w przestrzeni podległej Republice Litewskiej oraz wdrożenie konsekwentnego planowania terytorium lądowego i morskiego w jednym państwie.

Rozszerzenie istniejącego (głównie lądowego) planu, uzupełnienie go morskimi rozwiązaniami przestrzennymi, pozwoliło stworzyć warunki wstępne dla rozwoju morskiej działalności gospodarczej wykorzystującej przestrzeń morską i utrzymania dobrego stanu środowiska morskiego, zapewniając także niezbędne regulacje terytorialne dla ochrony dziedzictwa kulturowego na morzu.

Główne cele tego planu to:

- utrzymanie równowagi między rozwojem gospodarczym i ekologicznym, stworzenie warunków dla spójności terytorialnej, zrównoważony rozwój terytorium państwa, spójna realizacja polityki przestrzennej integracji funkcjonalnej, rozwiązywanie w sposób kompleksowy problemów i zadań terytorialnych;
- stworzyć zdrowe i harmonijne środowisko dla lepszych warunków życia w całym państwie;
- stworzyć wspólną zintegrowaną politykę rozwoju różnych dziedzin działalności;
- ochrona, przywracanie i racjonalne korzystanie z zasobów przyrody i rekreacji, wartości dziedzictwa naturalnego i kulturowego;
- zabezpieczenie obszarów pod infrastrukturę i inne potrzeby rozwojowe różnego rodzaju działalności na obszarach morskich;
- wspieranie inwestycji na rzecz rozwoju gospodarczego, zachowania i przywracania wartości dziedzictwa naturalnego, kulturowego i rekreacyjnego;
- godzić interesy podmiotów fizycznych i prawnych, gmin i państw oraz praw podmiotów prawa międzynarodowego w zakresie korzystania z terytoriów morskich, na podstawie wyłącznych praw Republiki Litewskiej dotyczących przestrzeni powietrznej nad jej terytorium, łódź i podglebie, jej szelfie kontynentalnym, Ekskluzywna Strefa Ekonomiczna.

Powiązania ładu z morzem zostały uwzględnione w odniesieniu do określonych sektorów: Rozwój energetyki wiatrowej był związany z potencjałem łączności sieci. Trasy żeglugowe były powiązane z rozbudową portów. Jeśli chodzi o ochronę środowiska, utworzono sieć obszarów Natura 2000 w strefach przybrzeżnych.

Belgia

Odpowiedzialny za plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w Belgii jest minister ds. Morza Północnego. Przygotowanie i wdrożenie PPOM jest koordynowane przez Wydział Ochrony Środowiska Morskiego Federalnej Służby Publicznej (FPS) Zdrowie, Bezpieczeństwo Łącucha Żywnościowego i Środowisko.

Belgijski minister ds. Morza Północnego ustanowił PPOM w szerokich konsultacjach z instytucjami publicznymi i zainteresowanymi stronami, wprowadzony dekretem królewskim z dnia 20 marca 2014 r. Komitet doradczy, utworzony pierwotnie w celu przeprowadzenia konsultacji, przekształcił się w stałe forum na rzecz wdrażania PPOM. Właściwe organy będą koordynować swoje prace sektorowe w ramach komitetu doradczego.

Ustawa z dnia 20 lipca 2012 r. dotyczące organizacji PPOM wprowadza pojęcie PPOM w ustawie z dnia 20 stycznia 1999 r. w sprawie środowiska morskiego. Dekret królewski z dnia 13 listopada 2012 r. nakazuje ustanowienie komitetu doradczego i procedury przyjęcia PPOM w belgijskich regionach morskich. Belgia zatwierdziła prawnie wiążący PPOM zgodnie z dekretem królewskim z dnia 20 marca 2014 r.

Głównym powodem opracowania głównego planu było wypełnienie dyrektyw europejskich i potrzeb dwóch nowych "sektorów": ochrony przyrody i energii odnawialnej. W 2005 r. wyznaczono strefy do wydobywania kruszywa, rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, utylizacji odpadów, działalności wojskowej i ochrony przyrody morskiej. Proces ten był znacznie bardziej odgórny (choć zwrócono uwagę na uczestnictwo zainteresowanych stron) w porównaniu z obecnym PPOM.

PPOM dla belgijskiej części Morza Północnego uwzględni następujące funkcje:

- żegluga,
- gospodarka portowa,
- wydobywanie minerałów,
- produkcja energii odnawialnej na morzu,
- rybołówstwo,
- akwakultura,
- turystyka (w tym rekreacja i sport),
- podwodne dziedzictwo kulturowe,
- ochrona przyrody,
- obronność kraju,
- badania naukowe,
- infrastruktura liniowa (kable podmorskie i rurociągi).

PPOM określa zasady, cele, i długoterminową wizję polityki przestrzennej w zakresie zarządzania belgijskim morzem terytorialnym i WSE. Ma na celu poprawę koordynacji działań w istniejących obszarach z ochroną środowiska. Na przykład w spe-

cialnym obszarze ochrony dla Wysp Flamandzkich (SAC) wyznaczono cztery wrażliwe podstrefy z ograniczeniami w zakresie rybołówstwa. W SAC obowiązuje również zakaz połowów z użyciem trawlerów.

Obszary przyszłej działalności są przeznaczone dla "wtyczki na morzu" lub stacji wysokiego napięcia dla morskiej energii wiatrowej i "atoli energii", w których można przechowywać energię. Kable i rurociągi są skupione na korytarzach. Istnieją również obszary, o których mowa w odniesieniu do morskiej energii wiatrowej, fal i produkcji energii pływowej.

Transport ma pierwszeństwo przed innymi funkcjami w niektórych obszarach. Porty w Zeebrugge i Ostende mogą zostać rozbudowane. Wyznaczone miejsca utylizacji są identyfikowane, jak również alternatywne miejsca składowania, aby zminimalizować wpływ na łowiska. Żegluga i pogłębianie nie są dozwolone na farmach wiatrowych i wokół nich (strefa bezpieczeństwa 500 metrów).

Ograniczenia dotyczące narzędzi połowowych istnieją w czterech wrażliwych strefach SAC Flemish Banks. Połowy nie są dozwolone w istniejących farmach wiatrowych i wokół nich. Zrównoważona akwakultura jest dozwolona na dwóch farmach wiatrowych.

Zidentyfikowano cztery miejsca wydobycia piasku i żwiru. Piasek i żwir są ważne, między innymi, w ochronie brzegowej (np. Pożywienie plażowe).

PPOM wyznacza kilka stref działań wojskowych i ćwiczeń. Miejsce przechowywania amunicji z poprzednich wojen (Paardenmarkt) jest monitorowane, a działania dotyczące dna morskiego w tym obszarze są zakazane.

Niektóre formy rekreacyjnego połowu są ograniczone zgodnie z planem. Zobacz Dekret królewski z 20 marca 2014 r. - Artykuł 15 §2, aby uzyskać więcej informacji na temat ograniczenia w zakresie trałowania rekreacyjnego w ramach SAC Flemish Banks.

Dekret królewski z dnia 23 czerwca 2010 r. w sprawie strategii morskiej dla belgijskich obszarów morskich stanowi, że dobry stan środowiska naturalnego oznacza, że ekosystemy morskie, w połączeniu z powiązаныmi czynnikami fizjograficznymi, geograficznymi, geologicznymi i klimatologicznymi, mogą funkcjonować w optymalny sposób i utrzymywać ich odporność na zmiany środowiskowe spowodowane działalnością człowieka; że gatunki morskie i siedliska są chronione, że zapobiega się pogorszeniu bioróżnorodności spowodowanemu działalnością człowieka i że różne elementy biologiczne funkcjonują w równowadze.

Wykorzystanie środowiska morskiego jest przestrzenią określone na podstawie podejścia ekosystemowego, które uwzględnia zmiany klimatu oraz ochronę i zarządzanie potrzebami morskiego dziedzictwa kulturowego.

PPOM promuje maksymalną ochronę stref najcenniejszych ekologicznie, poprzez demarkację morskich obszarów chronionych za pomocą skutecznych środków zarządzania. W tych obszarach pożądane jest dążenie do uzyskania statusu ekologicznego znacznie wyższego niż minimalny wymóg określony w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej.

PPOM stwierdza, że mechanizmy zarządzania w zakresie gospodarki morskiej, lądowej i wodnej są komplementarne, na przykład poprzez zintegrowane plany zarządzania strefą przybrzeżną i zarządzania obszarami wodnymi.

Współistnienie funkcji zostało uwzględnione przy wyznaczaniu obszarów dla przyszłych działań. Np. miejsce stacji okablowania dla morskich farm wiatrowych może również stanowić miejsce spoczynku dla fok; farmy wiatrowe mogą zapewnić podwodne środowisko na sztucznych rafach; obszary między wiatrakami są przeznaczone do akwakultury; "Atole energetyczne" do przechowywania energii mogą również stanowić siedliska piaszczyste dla ptaków lęgowych.

Ochrona przybrzeżna jest ważna dla obrony wybrzeża przed burzami i powodzią. Określona lokalizacja jest wyznaczona w belgijskim PPOM w celu przetestowania nowych środków obrony wybrzeża.

PPOM definiuje strefę przybrzeżną, jako strefę obejmującą zarówno ląd, jak i morze. Obszar ten należy postrzegać jako jeden obszar przestrzenny, na którym znajdują się ważne wyzwania gospodarcze, ekologiczne i społeczne. Linia podstawowa (linia średniego najniższego pływu wzdłuż wybrzeża) wskazuje na podział kompetencji: po stronie morza od linii podstawowej region flamandzki posiada szereg przypisanych kompetencji; pozostałe kompetencje, w tym planowanie przestrzenne, dotyczą państwa federalnego. Po stronie lądowej region flamandzki jest właściwym organem dla zarządzania strefą przybrzeżną.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy Morskie	3		Plan będzie narzędziem polityki przestrzennej państwa służącym

			<p>administracji morskiej w takich zadaniach jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wskazanie w kontaktach międzynarodowych polskiego interesu w odniesieniu do cech, zasobów, właściwości i wartości tego obszaru, • Prowadzenia polityki wewnętrznej wobec obszaru, m.in. np. poprzez wydawanie pozwoleń na wzniesienie i wykorzystywanie sztucznych wysp.
Urzędy Wojewódzkie	3	<p>Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa. (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603) art. 2</p>	<p>Na obszarze objętym Planem nie funkcjonują jednostki samorządu terytorialnego, ale ich zakres praw i obowiązków obejmuje obszary bezpośrednio sąsiadujące (styczne) z obszarem opracowania Planu. Z uwagi na podział kompetencji w zakresie planowania przestrzennego realizowanego przez samorząd terytorialny szczególna rola należy do gmin, które dla obszarów sąsiadujących z obszarami morskimi mają prawo uchylać akty prawa miejscowego, w szczególności miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Plan będzie określał wymogi i oczekiwania wobec obszarów położonych na zewnątrz obszaru Planu, lecz z nim funkcjonalnie powiązanych, w szczególności wobec planów gminnych, gminnych studiów i planów przestrzen-</p>

Samorządy Gminne	350	<p>Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010r. w sprawie wykazu gmin i powiatów, wchodzących w skład województw (M.P. z dnia 12 lipca 2010r., Nr 48, poz.654).</p> <p>Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT, GUS Stan w dniu 1.01.14 r.</p>	<p>nych województw nadmorskich.</p> <p>Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Plan będzie uzgadniany z jednostkami samorządu terytorialnego znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru nim objętego – w zakresie wpływu jego ustaleń na zagospodarowanie pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani oraz zagospodarowanie przestrzenne gmin.</p>
Inwestorzy	-	-	<p>Dla inwestorów Plan będzie służył jako ułatwienie procesu inwestycyjnego. Zakłada się, że Plan będzie służył wszystkim, którzy dążą do wzmocnienia pozycji polskich portów morskich, zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego.</p>
Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej	14141 (rok 2015)	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2016	<p>Wdrożenie Planu będzie miało bezpośredni lub pośredni wpływ na wzrost wartości dodanej wytworzonej przez przedsiębiorstwa funkcjonujące w polskiej gospodarce morskiej. Plan powinno pozytywnie wpłynąć na rozwój tych przedsiębiorstw.</p>
Społeczeństwo	-		<p>Wdrożenie Planu może pozytywnie oddziaływać na społeczeństwo. Rozwój przedsiębiorstw gospodarki morskiej spowoduje rozwój całej gospodarki morskiej, co w konsekwencji może stworzyć dodatkowe miejsca pracy i polepszyć warunki życiowe wielu ludzi, szczególnie zamieszkujących w obszarze bezpośredniego oddziaływania Planu.</p>

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Prace nad projektem Planu zostały podzielone na cztery etapy – na każdym etapie projekt został przedłożony do konsultacji społecznych. Odbyły się dwa krajowe spotkania konsultacyjne, dwa międzynarodowe oraz osiem spotkań sektorowych. Wszystkie były otwarte dla wszystkich zainteresowanych.

Spotkania zostały zorganizowane przez Wykonawcę Projektu Planu – Konsorcjum Instytutu Morskiego w Gdańsku z Morskim Instytutem Rybackim – Państwowym Instytutem Badawczym w Gdyni.

Konsultacje zostały przeprowadzone w formie otwartego spotkania z wykonawcami projektu Planu oraz z Zamawiającym, na

którym przedstawiciele instytucji, organizacji oraz osoby prywatne miały możliwość zgłosić swoje opinie, uwagi i propozycje do projektu Planu.

Pierwsze krajowe spotkanie konsultacyjne odbyło się 8 marca 2017 roku w Europejskim Centrum Solidarności w Gdańsku.

W spotkaniu konsultacyjnym wzięło udział 201 osób.

Spotkanie było podzielone na dwa panele prezentacyjne podzielone krótkimi dyskusjami oraz końcowy panel dyskusyjny. Zaprezentowane zostały następujące tematy:

- Proces planistyczny wraz z harmonogramem prac – Anna Stelmaszyk – Świerczyńska, Urząd Morski w Gdyni,
- Założenia do projektu Planu – Jacek Zaucha, Instytut Morski w Gdańsku,
- Wnioski do projektu Planu – Magdalena Matczak, Instytut Morski w Gdańsku,
- Zgromadzone dane oraz analiza uwarunkowań – Magdalena Matczak, Instytut Morski w Gdańsku oraz Iwona Psuty, Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy w Gdyni,
- Zebrane dane oraz dotychczas wykonane prace w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko – Piotr Piecki, Instytut Morski w Gdańsku

Po zakończeniu każdego panelu wnoszone były uwagi i wnioski. Po panelu pierwszym zanotowano 9 uwag, po drugim panelu również 9 uwag.

W trzeciej części spotkania w czasie panelu dyskusyjnego, interesariusze mieli możliwość zabrania głosu na temat problemów i konfliktów, których rozwiązanie powinno znaleźć się w Planie, a także wyrażenia swoich oczekiwań wobec Planu, czy sugestii nt. sposobów rozwiązania danych konfliktów. Większość głosów w dyskusji miała swoje odzwierciedlenie przestrzenne. W trakcie panelu dyskusyjnego zgłoszonych zostało 14 uwag i wniosków.

Ponadto po pierwszym spotkaniu konsultacyjnym interesariusze mieli możliwość przesłania dodatkowych uwag pisemnych drogą elektroniczną do dnia 15 marca 2017 roku. Z możliwości tej skorzystało 15 organizacji, zgłaszając łącznie 43 wniosków i uwag.

Dругie krajowe spotkanie konsultacyjne odbyło się 4 października 2017 r. w Słupskim Inkubatorze Technologicznym.

W spotkaniu wzięło udział 171 osób.

Plan spotkania został podzielony na panele prezentacyjne zakończone krótkimi dyskusjami oraz końcowy panel dyskusyjny. Zaprezentowane zostały następujące tematy:

- Prezentacja procesu planistycznego – Anna Stelmaszczyk – Świerczyńska, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
 - Przedstawienie definicji planowania na morzu, różnicy między planowaniem na lądzie i na morzu,
 - Przedstawienie podstawy prawnej Planu,
 - Przedstawienie ram czasowych projektu, wskazanie, gdzie jesteśmy w chwili obecnej i jak wyglądają kolejne kroki procesu planistycznego,
 - Wskazanie organów uzgadniających i opiniujących Plan.
- Prezentacja wstępnego projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich – Jacek Zaucha, Kierownik Zespołu Projektowego Planu, Instytut Morski w Gdańsku
 - Cel powstania planu,
 - Jakie wskazania, rozwiązania mogą/ nie mogą być ujęte w zapisie planów,
 - Czego zmienić nie można – konieczność dostosowania się do regulacji prawnych,
 - Zawartość Planu w wersji „0”,
 - Definicje funkcji podstawowych i dopuszczalnych,
 - Kryteria wydzielenia akwenów i nadawania im funkcji.
- Prezentacja pierwszych uwag Prognozy do projektu Planu – Lidia Kruk – Dowgiałło, Kierownik Zespołu Prognozy, Instytut Morski w Gdańsku
 - Przedstawienie harmonogram Prognozy,
 - Przedstawienie zakresu Prognozy – obszar, metodyka, opis istniejącego stanu środowiska, opis potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektu Planu, inwentaryzacja presji na wartości przyrodnicze,

- Przedstawienie wykonanych opracowań kartograficznych,
 - Źródła presji na obszary cenne przyrodniczo: Zatoka Gdańska, Zatoka Pucka, Zatoka Pomorska, strefa przybrzeżna,
 - Zagrożenia wynikające z braku Planu,
 - Uwagi do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w wersji 0.
- Prezentacja nt. identyfikacji problemów wymagających dodatkowych spotkań tematycznych – Jacek Zaucha i Magdalena Matczak.
 - Identyfikacja konfliktów przestrzennych,
 - Przykłady konfliktów przestrzennych,
 - Przykładowe rozwiązania konfliktów w Planie
 - Identyfikacja obszarów do dyskusji

Podobnie jak po pierwszym spotkaniu konsultacyjnym, również po drugim uczestnicy mieli możliwość przesłania uwag i wniosków drogą elektroniczną. Z możliwości tej skorzystały 22 podmioty, składając łącznie 47 uwag i wniosków.

W trakcie konsultacji ogólnopolskich zgłaszano wielokrotnie postulat o konieczności organizacji dodatkowych spotkań sektorowych. W związku z tym, Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie zorganizowały wspólnie 8 spotkań dodatkowych z przedstawicielami sektorów w następujących obszarach tematycznych:

1. Spotkanie sektorowe pt.: Morskie farmy wiatrowe w Planie odbyło się 17 października 2017 roku przedstawiciele rybołówstwa w siedzibie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni. W spotkaniu wzięło udział 61 osób. Jego celem było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych ze morskimi farmami wiatrowymi oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
2. Spotkanie sektorowe pt.: Poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie surowców w Planie, odbyło się 26 października 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni w ramach spotkań dodatkowych. W spotkaniu wzięły udział 43 osoby. Jego celem było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z poszukiwaniem, rozpoznawaniem i wydobywaniem surowców.
3. Spotkanie sektorowe pt.: Ochrona Środowiska i Przyrody w Planie, odbyło się 13 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni. W spotkaniu wzięły udział 54 osoby. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z ochroną środowiska i przyrody oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
4. Spotkanie sektorowe pt.: Infrastruktura techniczna w Planie, odbyło się 15 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni. W spotkaniu wzięło udział 56 osób. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z infrastrukturą techniczną oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
5. Spotkanie sektorowe pt.: Rybołówstwo w Planie, odbyło się 21 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni. W spotkaniu wzięły udział 43 osoby. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z Rybołówstwem oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
6. Spotkanie sektorowe pt.: Sposób wykorzystania strefy przybrzeżnej w Planie, odbyło się 22 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni. W spotkaniu wzięły udział 62 osoby. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z zarządzaniem i wykorzystaniem strefy przybrzeżnej oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
7. Spotkanie sektorowe pt.: Zatoka Gdańska w ramach Planu, odbyło się 23 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni. W spotkaniu wzięło udział 65 osób. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z wykorzystaniem obszaru Zatoki Gdańskiej oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
8. Spotkanie sektorowe pt.: Żegluga w ramach Planu, odbyło się 14 grudnia 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni. W spotkaniu wzięło udział 59 osób. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z wykorzystaniem polskich obszarów morskich na potrzeby żeglugi morskiej oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.

Spotkania sektorowe zostały podzielone na część prezentacyjną oraz część dyskusyjną. Udział interesariuszy był ważnym etapem wypracowania ostatecznych rozstrzygnięć w poszczególnych obszarach oddziaływania Planu. W wyniku dyskusji wśród interesariuszy wzrosła świadomość, co do celowości wprowadzenia Planu.

Pierwsze międzynarodowe spotkanie konsultacyjne odbyło się 18 października 2016 roku w Gdańsku.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Danii, Estonii, Niemiec (władze federalne i państwo Meklemburgia-Pomorze Przednie), Łotwa, Litwa, Szwecja, sekretariat VASAB i Polska.

Spotkanie otworzyła Pani Katarzyna Krzywda Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Nawigacji Łądowej pod przewodnictwem Pana Andrzeja Cieślaka (konsultant dla MSP Urzędu Morskiego w Gdyni).

Polska Administracja Morska i Instytut Morski w Gdańsku (lider zespołu przygotowującego projekt Planu) przedstawiły:

- Cele spotkania, cele i wpływ Planu oraz obecny stan zaawansowania prac nad projektem Planu;
- Wyniki Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego polskich obszarów morskich, w tym aspekty transgraniczne i bałtyckie oraz wyniki bieżącej aktualizacji Studium; Warunki środowiskowe opisane w badaniu, jako dane wejściowe do SEA projektu Planu;
- Harmonogram i proces opracowywania projektu Planu i SEA, z uwzględnieniem międzynarodowych konsultacji.

Drugie międzynarodowe spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniach 6-7 listopada 2017r. w Hotelu Novotel Warszawa Centrum. W spotkaniu konsultacyjnym wzięło udział łącznie 46 osób.

Celem spotkania była prezentacja postępu prac nad projektem Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, a w szczególności: stopień zaawansowania procesu gromadzenia danych, prezentacja wstępnego projektu Planu (v.0), harmonogram dalszych prac nad projektem Planu oraz dyskusja nad kwestiami transgranicznymi w Projekcie Planu z udziałem gości zagranicznych.

Konsultacje zostały przeprowadzone w dniach 6-7 listopada 2017 r. w formie zamkniętego spotkania z wykonawcami projektu Planu oraz Zamawiającym, podczas którego przedstawiciele instytucji i organizacji z pozostałych krajów nadbałtyckich mieli możliwość zgłaszania swoich opinii, uwag i propozycji do projektu Planu.

Plan spotkania został podzielony na panele prezentacyjne zakończone krótkimi dyskusjami oraz końcowy panel dyskusyjny. Zaprezentowane zostały następujące tematy:

- Prezentacja projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich,
- Prezentacja Żeglugi w projekcie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich,
- Prezentacja Infrastruktury Technicznej w projekcie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich,
- Prezentacja Rybołówstwa w projekcie Planu,
- Prezentacja Przestrzennych konfliktów i synergii na obszarze Planu,
- Prezentacja projektu Prognozy Oddziaływania na Środowiska,

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	<p>Projekt rozporządzenia nie generuje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych oraz nie wpłynie na wzrost wydatków oraz zmniejszenie dochodów sektora budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego, co skutkuje brakiem konieczności zapewnienia źródeł finansowania.</p> <p>Przepisy rozporządzenia nie definiują skali zaangażowania środków publicznych w realizację założeń Planu.</p>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Plan techniczne nie generuje kosztów dla budżetu państwa. Zawiera wyłącznie przepisy i instrukcje wykorzystywania przestrzeni morskiej i wyznacza granice poszczególnych obszarów funkcjonalnych.</p> <p>Plan nie generuje także dodatkowych kosztów dla samorządów województw, ponieważ sporządzenie i uchwalenie przez te samorzady planów zagospodarowania przestrzennego województw, który istnieje od 1999 r. jest obowiązkiem. Obowiązek ten jest zapisany w art. 3 ust 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Załogi statków	Poprawa bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich.						
	Urzędy Morskie	Optymalizacja procesów organizacyjnych i procedur administracyjnych						
	Ekoturystyka i środowisko	<p>Morskie planowanie przestrzenne może przynieść istotne korzyści dla środowiska, ponieważ Plan stosuje podejście ekosystemowe, jako nadrzędną zasadę i równowagę między korzyściami ekonomicznymi a korzyściami dla środowiska.</p> <p>W rezultacie można zabezpieczyć ważne obszary ochrony środowiska i szanse na rozwój gospodarczy.</p> <p>Oprócz pozytywnego wpływu Planu na środowisko poprzez ochronę ważnych obszarów środowiskowych, istnieje również wpływ ekonomiczny, tj. pozytywny wpływ na ekoturystykę.</p>						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W punkcie 2 OSR wskazano bariery wiarygodnego oszacowania wpływu Planu na społeczeństwo i gospodarkę. Jednoznaczne określenie takiego wpływu na obecnym etapie nie jest możliwe. Wiarygodna i rzetelna ocena będzie możliwa na etapie OSR ex-post. Co więcej dokładne oszacowanie wpływu Planu może mieć miejsce dopiero po wielu latach funkcjonowania Planu. Obecnie można jedynie prognozować.</p> <p>Dlatego w ramach OSR podjęto się alternatywnego podejścia rekomendowanego przez Komisję Europejską i wskazywanego, jako jedyne rozsądne podejście do sytuacji - analizę scenariuszy. Analiza scenariuszy jest odpowiednim sposobem wykazania, że dany czynnik (w tym przypadku Plan) może być wartościowy, jeżeli dodatkowy czynnik (w tym przypadku polska gospodarka morska) rozwija się w określony sposób. Analiza scenariuszy jest powszechnym narzędziem wykorzystywanym w badaniach ekonomicznych w celu dostarczania danych dotyczących wpływu na przyszłość, a tym samym trudne do oszacowania skutki.</p> <p>Scenariusze te opierają się głównie na kosztach transakcyjnych: koszty prawne, poszukiwania, admi-</p>							

nistracyjne i koszty alternatywne (koszty konfliktu) oraz opierają się na poziomie, na którym może nastąpić przyspieszenie działalności. Według badań Komisji Europejskiej dwa sektory gospodarki morskiej mogą wpłynąć na przyspieszenie planowanych inwestycji - sektor energii odnawialnej i akwakultury.

Obniżenie kosztów transakcyjnych prawdopodobnie wzmocni gospodarkę morską i przyspieszy działalność gospodarczą. Koszty transakcyjne należy, zatem postrzegać, jako koszty bezpośrednio wpływające na wartość dodaną działalności morskiej. Ostatecznie utrata biznesu z powodu wysokich kosztów transakcyjnych prowadzi do utraty wartości dodanej.

Koszty transakcyjne zostały przedstawione poprzez przeprowadzenie analizy wrażliwości, pokazującej jej wpływ, jeżeli Plan spowoduje zmniejszenie tylko o 1% kosztów transakcyjnych związanych z działalnością morską. Jeśli zakłada się, że koszty transakcyjne wpływają na wartość dodaną bezpośrednio, ich zmniejszenie zapobiega utracie 1% wartości dodanej. W konsekwencji koszty transakcyjne wpływają bezpośrednio na podstawę kosztów działalności, uniemożliwiając prowadzenie działalności gospodarczej (koszty alternatywne) lub blokując autonomiczny wzrost. Spadek kosztów transakcyjnych o 1% jest zatem możliwy.

W oparciu o ramy czasowe badania: rok 2026 – 5 lat po uchwaleniu Planu (termin przeprowadzenia OSR ex-post) oraz rok 2031 (termin, w którym Polska będzie zobligowana do rewizji Planu – tj. Po 10 latach od wprowadzenia Planu) został zbadany okres przyspieszania wynoszący 1, 2 i 3 lata. Koszt wykorzystanego kapitału wynosi 4%, a stopa procentowa jest zwykle wykorzystywana do zdyskontowania inwestycji w finansowanie sektora publicznego i jest zbliżona do długoterminowych odsetek za pieniądze wpłacone do depozytu. Wartość działań, które można przyspieszyć, zostanie oceniona poprzez przyjęcie przyszłych celów i przekształceniu na wartości policzalne.

Efekty, które prawdopodobnie zostaną wygenerowane przy zastosowaniu kluczowych zasad, to poprawa i / lub przyspieszenie przychodów przez przedsiębiorstwa morskie. Ale przychody nie mogą być w pełni przypisane, jako bezpośrednia korzyść z Planu. Aby uzyskać dochody, firma potrzebuje nakładów (materiałów, pracy itp.). Wartość wytworzona przez zakup materiałów lub usług u dostawców nie powinna zatem zostać włączona jako korzyść z Planu. Efekt, który należy przypisać bezpośrednio do Planu to wartość dodana, tj. bezpośrednia wartość utworzona w firmie, której dotyczy Plan. Ta wartość dodana składa się z płaconych wynagrodzeń, zysków i amortyzacji aktywów. Zakup usług i / lub produktów u dostawców tworzy wartość ekonomiczną dla dostawcy, a zatem jest pośrednim skutkiem ekonomicznym.

Kolejnym ważnym aspektem, który należy wziąć pod uwagę przy wykazywaniu skutków gospodarczych Planu, jest efekt rządowych dotacji. Obecnie niektóre działania wymagają dotacji rządowych, aby były ekonomicznie opłacalne (np. Energia wiatrowa). Jeśli dotacje rządowe są potrzebne do działania, działanie to faktycznie odzwierciedla koszt dla społeczeństwa, a nie korzyść (tj. nierentowna część jest rekompensowana przez rząd). Plan może również prowadzić do przyspieszenia subsydiowanej działalności. Przyspieszenie gospodarcze działalności jest kwalifikowane, jako korzyść, ale przyspieszenie dotowanej działalności można zakwalifikować, jako przyspieszenie kosztów. W niniejszym OSR wpływ przyspieszenia kosztów jest ignorowany, ponieważ potrzebne są dotacje, aby zapewnić długoterminową rentowność w tych branżach poprzez innowacje i poprawę kosztów. Subsidiowana działalność gospodarcza jest zatem włączona jako działalność gospodarczo korzystna. Po drugie, może być racjonalne z punktu widzenia inwestycji, aby odłożyć inwestycje, dopóki produkty nie będą bardziej wydajne. Tak może być w przypadku farm wiatrowych. Opóźnianie inwestycji prawdopodobnie doprowadzi to do wyższych wskaźników efektywności dzięki ulepszeniom technicznym turbin wiatrowych. W związku z tym, że popyt na produkty prowadzi do stopniowych innowacji (tj. ulepszania produktów), efekt ten uważa się za konieczny i / lub pożądany. Z tego powodu efekt przesunięcia inwestycji pozostaje poza zakresem OSR.

Do obliczenia wpływu Planu pod względem kosztów transakcyjnych i przyspieszenia została wykorzystana wartość dodana działalności gospodarczej na morzu w cenach stałych z roku 2015. Oznacza to, że inflacja nie jest brana pod uwagę.

Wspomnianymi wcześniej scenariuszami są przedstawione poniżej cztery scenariusze:

Scenariusz 1: Brak konfliktów z powodu adaptacji wszystkich branż do nowego Planu

W tym scenariuszu przemysł morski może współistnieć z powodu adaptacji przemysłu. Wartość Planu w odniesieniu do konfliktów jest zerowa, w związku z tym wpływ na koszty transakcji jest ograniczony.

Scenariusz 2: Częste konflikty

W tym scenariuszu często występują konflikty w przemyśle morskim: morskim i przybrzeżnym transportem wodnym, rybołówstwem w wodach morskich i pracami badawczo rozwojowymi na morzu. Koszty transakcji są wysokie, ale dotyczą głównie nowych branż.

Scenariusz 3: Silne konflikty

W tym scenariuszu występują silne konflikty między wszystkimi działaniami morskimi. Dlatego wzrost gospodarczy jest ograniczony ze względu na konkurencję o przestrzeń morską i wysokie koszty transakcyjne dla wszystkich rodzajów działalności morskiej.

Scenariusze te stanowią podstawę potrzebną do obliczenia efektów Planu, ponieważ odzwierciedlają one potencjalną sytuację w przyszłości bez jego opracowywania. Bazą odniesienia dla tych scenariuszy jest sytuacja, w której brakuje pewności i przewidywalności oraz braku zintegrowanych systemów koordynacji. W pierwszym scenariuszu prowadzi to do niewielkich trudności w odniesieniu do konfliktów; branże przystosują się, a następnie mogą współistnieć bez żadnych kosztów konfliktu. Wartość Planu będzie polegać na usprawnieniu procedur administracyjnych, aby można było szybciej rozwijać działalność gospodarczą oraz na uporządkowaniu przestrzeni morskiej w taki sposób, aby wszystkie branże mogły współistnieć, koszty transakcyjne (w szczególności koszt konfliktu) zostały zmniejszone i może nastąpić przyspieszenie działalności gospodarczej.

Poniższa tabela zawiera przegląd możliwego wpływu Planu na koszty transakcji w Polsce. W scenariuszu 1 Plan nie utworzy żadnej wartości dodanej poprzez zmniejszenie kosztów transakcji, ponieważ działania morskie będą mogły współistnieć. W scenariuszu drugim konflikty będą występować częściej, ale pozostaną skoncentrowane między trzema branżami, a mianowicie morskim i przybrzeżnym transportem morskim, rybołówstwem w wodach morskich i pracami badawczo - rozwojowymi. Jeżeli założono, że koszty transakcyjne, które mogłyby zostać obniżone z powodu Planu w tych branżach, byłyby równe 1% całkowitej wartości dodanej tych branż, wówczas koszty transakcyjne mogą zostać zmniejszone o 11,23 mln pln w roku 2026 i o 47,80 mln pln w roku 2031. W trzecim scenariuszu zmiany w konflikcie są najwyższe i mogą wystąpić między wszystkimi działaniami w przestrzeni morskiej. Gdyby Plan mógł zmniejszyć koszty transakcyjne, spowodowane przez te konflikty, o 1% wartości dodanej wszystkich tych działań morskich, wówczas koszty transakcyjne mogłyby zostać obniżone o 95,6mln pln w roku 2026 i o 174,47mln pln w roku 2031.

Tabela 3. Wkład Planu w koszty transakcyjne w Polsce

Rok	Scenariusz 1	Scenariusz 2	Scenariusz 3
	w mln pln		
2026	0	11,23	52,33
2031		47,80	111,14

Źródło: Opracowanie własne

Jedną z potencjalnych korzyści płynących z planowania przestrzennego obszarów morskich jest możliwość przyspieszenia inwestycji. To przyspieszenie zostanie osiągnięte głównie w akwakulturze morskiej i morskiej energetyce wiatrowej. W Polsce jednak akwakultura i farmy wiatrowe są planowanymi formami użytkowania przestrzeni morskiej. W związku z tym zostały wyłączone z tej analizy, ponieważ nie da się określić zmian w gospodarce przed i po wprowadzeniu Planu dla tych gałęzi gospodarki morskiej. Dlatego też, możliwe przyspieszenie inwestycji, w niniejszym OSR, zostało opracowane dla obecnie funkcjonujących rodzajów działalności gospodarki morskiej w Polsce. W poniższych tabelach przedstawiono wartość dodaną w roku bazowym, tj. 2015 oraz prognozowane wartości dodane każdej działalności na lata 2026 i 2031 oraz średni procentowy trend wartości dodanej danej działalności wyliczony na podstawie danych za lata 2012 – 2015, w oparciu o dane z *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2016*.

Tabela 4. Prognozowane wartości dodane danej działalności w latach 2026 i 2031 w mln pln

	2015	2026	2031
Sektor gospodarki morskiej	Wartość dodana		
	mln pln		

produkcja i naprawa statków i łodzi	650,6	1142,25	1475,276
przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa	428,4	1153,18	1808,728
przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich	218,0	926,7398	1789,123
morski i przybrzeżny transport wodny	173,6	152,3923	143,6289
zarządy portów morskich	168,6	276,8692	346,8897
działalność morskich agencji transportowych	135,8	319,7859	471,989
sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków	73,5	196,8803	308,1124
pozostała działalność wspomagająca transport morski	44,2	94,71475	133,9276
prace badawczo rozwojowe	28	66,17063	97,82306
rybołówstwo w wodach morskich	26	904,3223	4538,756
Łącznie	1946,7	5233,305	11114,25

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5. Przyrost wartości dodanej w latach 2012-2015, w %

	Przyrost wartości dodanej w %				Średni przyrost wartości dodanej
	2012	2013	2014	2015	
sektor prywatny	100%	8%	12%	5%	8%
produkcja i naprawa statków i łodzi	100%	1%	6%	8%	5%
przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa	100%	13%	7%	8%	9%
sektor publiczny	100%	0%	14%	7%	7%
przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich	100%	29%	9%	4%	14%
zarządy portów morskich	100%	2%	14%	-1%	5%
działalność morskich agencji transportowych	100%	7%	15%	2%	8%
sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków	100%	23%	12%	-6%	9%
pozostała działalność wspomagająca transport morski	100%	-4%	18%	7%	7%
prace badawczo rozwojowe	100%	2%	13%	10%	8%
rybołówstwo w wodach morskich	100%	-59%	240%	-67%	38%

Źródło: Opracowanie własne

Poniższa tabela przedstawia korzyści wynikające z Planu poprzez przyspieszenie inwestycji w we wszystkich funkcjonujących obecnie formach działalności gospodarki morskiej w Polsce wykazujących trend rosnący, tj. produkcja i naprawa statków i łodzi, przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa, przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich, zarządy portów morskich, działalność morskich agencji transportowych, sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków, pozostała działalność wspomagająca transport morski, prace badawczo rozwojowe, rybołówstwo w wodach morskich. Odbywa się to w przypadku trzech możliwych scenariuszy przyspieszenia, tj. Plan prawdopodobnie przyspieszy inwestycje o jeden, dwa lub trzy lata. W związku z tym, że Plan przyspiesza te korzyści, można je zainwestować z oprocentowaniem 4%. Te dochody z inwestycji przedstawiono w poniższej tabeli. W obliczeniach wartość dodaną oszacowano na 2026 r i 2031 r. W przypadku produkcji i napraw statków i łodzi szacuje się, że jest to

1142,25 miliona pln w 2026 r. oraz 1475,28 miliona pln w 2031 r. Założenia dotyczące tempa wzrostu danej działalności przedstawiono w tabeli *Przyrost wartości dodanej w latach 2012-2015, w %*.

Tabela 6. Prognozowane korzyści z wdrożenia Planu poprzez przyspieszenie inwestycji (w mln pln)

produkcja i naprawa statków i łodzi		
2026	1 rok	2,40
	2 lata	4,92
	3 lata	7,58
2031	1 rok	3,10
	2 lata	6,36
	3 lata	9,79
przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa		
2026	1 rok	4,35
	2 lata	9,10
	3 lata	14,30
2031	1 rok	6,82
	2 lata	14,27
	3 lata	22,43
przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich		
2026	1 rok	5,21
	2 lata	11,16
	3 lata	17,94
2031	1 rok	10,06
	2 lata	21,54
	3 lata	34,63
zarządy portów morskich		
2026	1 rok	0,51
	2 lata	1,05
	3 lata	1,60
2031	1 rok	0,64
	2 lata	1,31
	3 lata	2,01
działalność morskich agencji transportowych		
2026	1 rok	1,04
	2 lata	2,16
	3 lata	3,37
2031	1 rok	1,53
	2 lata	3,18
	3 lata	4,97
sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków		
2026	1 rok	0,74
	2 lata	1,55
	3 lata	2,43
2031	1 rok	1,15
	2 lata	2,42
	3 lata	3,80
pozostała działalność wspomagająca transport morski		
2026	1 rok	0,27

	2 lata	0,56
	3 lata	0,88
2031	1 rok	0,38
	2 lata	0,80
	3 lata	1,24
prace badawczo rozwojowe		
2026	1 rok	0,22
	2 lata	0,45
	3 lata	0,70
2031	1 rok	0,32
	2 lata	0,66
	3 lata	1,03
rybołówstwo w wodach morskich		
2026	1 rok	13,77
	2 lata	32,79
	3 lata	59,05
2031	1 rok	69,13
	2 lata	164,58
	3 lata	296,38

Źródło: Opracowanie własne

Gdyby Plan przyspieszył rozwój sektora produkcji i napraw statków i łodzi o 1 rok, oznaczałoby to, że wartość dodana wytworzona w 2027 r. mogła już zostać wygenerowana w 2026 r., tj. zamiast wartości dodanej w wysokości 1142,25 mln PLN w 2026 r. wartość dodana wyniosłaby 1202,22 mln PLN (tj. wartość dodana z 2027). Dodatkowa wartość dodana, którą można wygenerować, to 59,97 miliona PLN. Można to zainwestować z oprocentowaniem 4%, co oznacza, że można uzyskać 2,40 mln PLN odsetek. Ten dodatkowy zysk z tytułu odsetek można bezpośrednio przypisać do Planu. Te same obliczenia zostały wykonane dla pozostałych opcji.

W poniższej tabeli przedstawione są sumaryczne wartości prognozowanych korzyści z wdrożenia Planu poprzez przyspieszenie inwestycji (w mln pln) we wszystkich funkcjonujących w Polsce formach działalności gospodarki morskiej.

Tabela 7. Wartości prognozowanych korzyści z wdrożenia Planu w Polsce

2026	1 rok	28,50 mln pln
	2 lata	63,73 mln pln
	3 lata	107,85 mln pln
2031	1 rok	93,13 mln pln
	2 lata	215,12 mln pln
	3 lata	376,28 mln pln

Źródło: Opracowanie własne

Powyższe wartości stanowią korzyści w ujęciu pieniężnym dla przedsiębiorstw (dużych, średnich i małych) gospodarki morskiej w Polsce.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych obowiązków informacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Określenie wpływu na rynek pracy wymaga zdefiniowania obszaru będącego pod wpływem działalności w przestrzeni morskiej. Nie ma jednoznacznej delimitacji obszaru przybrzeżnego identyfikowanego przez intensywność interakcji morze – ląd. Zakres strefy przybrzeżnej różni się w zależności od sektora gospodarki. Wobec tego delimitacja obszaru lądowego, na który będzie mieć wpływ wprowadzenie regulacji Planu stanowi kompromis między interakcjami i powiązaniem morza i lądu.

Bezwzględnie wpływ będzie odnotowany w gminach nadmorskich. Reguła ta jednak jest inna w odniesieniu do aspektów społeczno – gospodarczych. Oddziaływania ekonomiczne czy społeczne mają głębszy zasięg niż sama strefa nadmorska. W związku z tym dla tych analiz delimitacja jest szersza. Nie można określić dokładnej granicy oddziaływania na lądzie, gdyż podmioty zajmujące się działalnością związaną z przestrzenią morską nie muszą być zarejestrowane w obrębie strefy nadmorskiej. Do analiz przyjęto, że zdecydowana większość podmiotów będących pod wpływem oddziaływania wprowadzenia regulacji Planu zlokalizowane są w obrębie trzech województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Znaczna ich część ma zarejestrowaną działalność w gminach nadmorskich, natomiast nie wyklucza się występowania takich podmiotów znacznie dalej od linii brzegu. W trzech województwach nadmorskich zlokalizowanych w roku 2015 było 81,45% wszystkich zarejestrowanych w Polsce podmiotów zajmujących się działalnością związaną z gospodarką morską.

Aby zobrazować wielkość rynku pracy, w poniższych tabelach przedstawiono liczbę podmiotów gospodarki morskiej oraz zatrudnienie oraz tendencję w okresie 2012 -2015 r.

Tabela 8. Podmioty gospodarki morskiej w województwach nadmorskich na dzień 31.12.2015

Wyszczególnienie		Ogółem	W tym:							
			Przedsiębiorstwa państwowe	spółki handlowe				spółki cywilne	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	
				razem	w tym:					
					akcyjne	z ograniczoną odpowiedzialnością	jawne			
Województwa nadmorskie	2012	9585	2	1477	65	1263	103	671	7257	
	2013	9768	2	1524	66	1296	104	681	7376	
	2014	10032	3	1741	76	1486	109	684	7405	
	2015	11518	2	1912	75	1617	112	735	8650	
Województwo Zachodniopomorskie	2012	2919	1	496	15	415	49	278	2081	
	2013	3022	1	508	15	423	49	283	2164	
	2014	3079	2	581	17	485	52	277	2154	
	2015	3453	1	619	18	509	51	303	2461	
Województwo Pomorskie	2012	6404	1	947	49	816	53	380	4969	
	2013	6398	1	976	50	834	55	384	4936	
	2014	6565	1	1113	58	956	57	390	4934	
	2015	7594	1	1233	56	1052	59	413	5806	
Województwo	2012	262	-	34	1	32	1	13	207	

Warmińsko - Mazurskie	2013	348	-	40	1	39	-	14	286
	2014	388	-	47	1	45	-	17	317
	2015	471	-	60	1	56	2	19	383

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Warszawa, Szczecin.

Tabela 9. Zatrudnienie w gospodarce morskiej w województwach nadmorskich na dzień 31.12.2015

Wyszczególnienie		Ogółem	W tym:							
			Przedsiębiorstwa państwowe	spółki handlowe			spółki cywilne	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą		
				razem	w tym:					
					akcyjne	z ograniczoną odpowiedzialnością			jawne	
Województwa nadmorskie	2012	65829	306	45719	14078	29143	1960	2791	11078	
	2013	68228	304	47586	15098	29722	2088	2886	11428	
	2014	70529	298	49334	14610	31427	2482	2737	11974	
	2015	73281	292	50114	15479	31116	2434	2901	13785	
Województwo Zachodniopomorskie	2012	23209	#	16040	3578	11407	922	1252	3592	
	2013	24608	#	17368	4706	11470	980	1326	3523	
	2014	22678	#	15504	2227	11765	1225	1136	3654	
	2015	23726	#	16028	2077	12274	1266	1213	4148	
Województwo Pomorskie	2012	40804	#	24802	10499	16475	1023	1460	7114	
	2013	41687	#	28969	10391	17004	1108	1484	7378	
	2014	45726	#	32441	12382	18281	1257	1507	7755	
	2015	47191	#	32575	13401	17354	1153	1590	8971	
Województwo Warmińsko - Mazurskie	2012	1816	-	1277	#	1261	#	79	372	
	2013	1933	-	1249	#	1248	-	76	527	
	2014	2125	-	1389	#	1381	-	94	656	
	2015	2364	-	1511	#	1488	#	98	666	

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Warszawa, Szczecin.

Za podmioty gospodarki narodowej przyjęto jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Do osób zatrudnionych w gospodarce morskiej zaliczono osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Oznacza to w praktyce, że w danym przedsiębiorstwie może być zatrudniona określona liczba osób, z których większość może pracować za granicą. Ich praca nie jest wówczas bezpośrednio związana z działalnością przedsiębiorstwa w regionie Morza Bałtyckiego, w związku z czym mogą powstawać przekłamania w wielkości rynku pracy w obszarze oddziaływania Planu.

Jak widać na podstawie powyższych tabel w większości przypadków zarówno liczba pomiotów jak i wielkość zatrudnienia w gospodarce morskiej w województwach nadmorskich w latach 2012-2015 wykazuje trend rosnący. Oznacza to jednoznacznie, że rynek gospodarki morskiej w tym regionie rozwija się. Tendencja ta nie jest jednak obecnie w żaden sposób powiązana z planowaniem przestrzennym na polskich obszarach morskich lub jego brakiem. Wprowadzenie regulacji Planu z pewnością nie wpłynie na zmianę trendu – może jedynie go umocnić.

Jak wykazano w punkcie 7 Plan będzie miał bezpośredni wpływ na wzrost wartości dodanej wytworzonej przez przedsiębiorstwa funkcjonujące w gospodarce morskiej. Wpłynie to z pewnością zarówno na rozwój samych przedsiębiorstw, jak i całej gospodarki morskiej. W związku z tym prawdopodobnym jest, że także liczba podmiotów oraz liczba zatrudnionych również wzrosnie, natomiast nie można zakładać, że w sposób proporcjonalny do wzrostu wartości dodanej wytworzonej przez te przedsiębiorstwa. Oszacowanie tej zmiany wiązałoby się z wzięciem pod uwagę ogromnej liczby czynników zewnętrznych, które na obecnym etapie nie są możliwe do przewidzenia. W związku z tym dopiero w momencie wykonywania analizy OSR ex-post będzie można obliczyć dokładny wpływ wdrożenia Planu na wzrost rynku pracy.

Zmiana może być również zauważona w liczbie pracowników w urzędach morskich zajmujących się wdrażaniem Planu.

Wprowadzenie Planu będzie wiązało się ze zmianą procedur administracyjnych (uproszczeniem procedur) i koniecznością informatyzacji w tym zakresie, być może opracowaniem kampanii informacyjnej, aby dotrzeć do jak największej liczby odbiorców w możliwe krótkim czasie. Wówczas może zmienić się zapotrzebowanie na personel w okresie trwania procesu informacyjnego. Określenie wielkości wpływu jest niemożliwe i zależy wyłącznie od podmiotów w to działanie zaangażowanych. Nowe procedury administracyjne powstałe w wyniku wprowadzenia Planu będą wymagały zatrudnienia nowych osób w ramach istniejących struktur organizacyjnych urzędów morskich, bądź przeszkolenia obecnych pracowników, lub też stworzenia całkiem nowych komórek organizacyjnych zajmujących się wyłącznie procedurami administracyjnymi związanymi z Planem. Stąd jednoznaczne oszacowanie zmian w liczbie zatrudnionych osób jest niemożliwa. Ponadto jakkolwiek wariant nie zostałby zrealizowany wielkość zatrudnienia w urzędach będzie miała znikomy wpływ na ogół zatrudnienia w gospodarce morskiej.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Środowisko naturalne – wyznaczenie przez Plan obszarów działalności gospodarczej uciążliwej dla środowiska (np. wydobywanie) z poszanowaniem istniejących warunków naturalnych w poszczególnych akwenach w długim okresie wpłynie pozytywnie na stan środowiska morskiego polskich obszarów morskich.

Sytuacja i rozwój regionalny – Projekt będzie wywierał korzystny wpływ na rozwój regionalny poprzez zapewnienie większej pewności prawa i w konsekwencji niższe koszty transakcyjne, które mogą wpłynąć na skłonność do inwestowania w sektory gospodarki morskiej, takie jak energia odnawialna, akwakultura. W przypadku energii odnawialnej, wprowadzenie Planu może być bardzo znaczące, ze względu na wyznaczone lokalizacje dla energii wiatrowej.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Według Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 musi zostać opracowany najpóźniej do 31 marca 2021 r. W związku z tym granicznym terminem ogłoszenia rozporządzenia jest dzień 31 marca 2021 r., a wchodzi w życie po 30 dniach od jego ogłoszenia.

Rozporządzenie zostanie ogłoszone po przeprowadzeniu wszystkich niezbędnych konsultacji społecznych i po uwzględnieniu wszystkich uwag i wniosków od zainteresowanych podmiotów. Rozporządzenie musi zostać sporządzone w zgodzie ze wszystkimi podmiotami będącymi pod wpływem możliwego oddziaływania społeczno – ekonomicznego.

Główną rolę we wdrażaniu rozporządzenia będą miały Urzędy Morskie w Szczecinie, Słupsku i Gdyni, które w razie konieczności będą się wspierały specjalnymi instytucjami, np. odpowiedzialnymi za realizację obowiązku informacyjnego.

Cały proces wprowadzania rozporządzenia będzie koordynowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projekt Planu zostanie opracowany zgodnie z wymogami obowiązującego ustawodawstwa. W ramach prac nad projektem Planu zostaną przygotowane trzy publikacje o prowadzonym procesie planistycznym, które zostaną opublikowane w formie artykułów w prasie ogólnopolskiej.

Zgodnie z wymogami Ustawy, projekt Planu zostanie poddany uzgodnieniom na poziomie krajowym. Otrzymane opinie i uzgodnienia zostaną uwzględnione w dalszych pracach. Projekt Planu zostanie sporządzony z uwzględnieniem wniosków i zaleceń wynikających z prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu.

Miernikiem postępu we wdrażaniu Planu będzie informacja – ile województw i gmin z obszaru oddziaływania społeczno-gospodarczego Planu dostosowało swoje lokalne i regionalne plany zagospodarowania przestrzennego do nowego rozporządzenia. Miernikiem będą również dane związane ze zmianą obciążeń regulacyjnych – jak usprawniono procedury administracyjne w urzędach morskich związane z działalnością na polskich obszarach morskich. Miernikiem będzie również efekt wykonania

obowiązku informacyjnego – czy udało się dotrzeć do wszystkich grup docelowych, czy informacje zostały przekazane w sposób zrozumiały i przejrzysty.

Efekty wprowadzenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich będą również mierzone poprzez weryfikację realizacji założonych celów priorytetowych, przedstawionych w punkcie 1, takich jak:

- Wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu,
- Zapewnienie obronności i bezpieczeństwa państwa,
- Zapewnienie koordynacji działań podmiotów i sposobów wykorzystania morza, spójne zarządzanie obszarami morskimi i nadmorskimi, w tym zasobami Morza Bałtyckiego,
- Wzmocnienie pozycji portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego,
- Oszczędne korzystanie z przestrzeni, pozostawiające możliwie wiele miejsca na przyszłość, w tym również nieznaną, sposoby korzystania z morza.

Realizacja celów priorytetowych, ze względu na swoją złożoność i zależność od wielu czynników, będzie weryfikowana po 5 latach wejścia w życie ustawy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, UE 2014.

Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union, Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning, European Commission Maritime Affairs and Fisheries, Belgium 2011

M. Salomon, *Maritime Spatial Planning in German EEZ*, German Advisory Council on the Environment (SRU), Germany 2016.

Maritime Spatial Planning Country Information – Belgium, European MSP Platform European Commission, Belgium 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Denmark, European MSP Platform European Commission, Denmark 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Finland, European MSP Platform European Commission, Finland 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Germany, European MSP Platform European Commission, Germany 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Lithuania, European MSP Platform European Commission, Lithuania 2016.

Maritime Spatial Planning Country Information – Sweden, European MSP Platform European Commission, Sweden 2017.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000 w części dotyczącej polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej oraz części morskich wód wewnętrznych, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2017.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000 – karty synergii i konfliktów, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2017.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 Projekt Prognozy, pod red. M. Michałek, M. Mioskowska, L. Kruk-Dowgiałło, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2018.

Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Warszawa, Szczecin 2017.

Studium Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich wraz z analizami przestrzennymi, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2015.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji rządowej