

**UZASADNIENIE**  
**DO WSTĘPNEGO PROJEKTU PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO AKWENÓW**  
**PORTU MORSKIEGO W GDAŃSKU,**  
**W ZAKRESIE ROZSTRZYGNIEŃ DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW**  
**- wstępny projekt planu wersja v0**  
**(zadanie 1.2.1)**

**Spis treści**

1. Przedmiot planu .....	1
2. Przebieg prac projektowych i formalnych.....	2
3. Wnioski do planu .....	2
3.1. Ogólna charakterystyka wniesionych wniosków do planu .....	2
3.2. Problemy wynikające ze złożonych wniosków i uwarunkowań .....	3
4. Wnioski z charakterystyki uwarunkowań.....	4
5. Kierunki zagospodarowania przestrzennego .....	5
6. Planowana struktura funkcjonalno przestrzenna, przeznaczenie akwenów .....	6
5. Podsumowanie .....	10

**1. Przedmiot planu**

W związku z Dyrektywą 2014/89/UE, na mocy Ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>1</sup> (zwanej dalej „ustawą”), dyrektorzy urzędów morskich mają obowiązek sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich na akwenach podlegających ich jurysdykcji. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Gdańsku jest sporządzany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na podstawie Art. 37a Ustawy i Rozporządzenia w sprawie wymaganego zakresu planów<sup>2</sup>. Nadano mu unikalny kod literowy planu: GDA. Rysunek planu GDA jest sporządzony:

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2169)

<sup>2</sup> Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025)

1. w skali 1: 5 000 dla wód portu określonych od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego, czyli dla wewnętrznych wód portowych
2. oraz w skali 1 : 10 000 dla redy czyli zewnętrznych wód portowych.

Plan GDA obejmuje akweny wyznaczone Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej<sup>3</sup>: redę portu, czyli zewnętrzne wody portowe na północ od linii łączącej najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego oraz wewnętrzne wody portowe, na południe od tej linii, na które składają się morskie wody wewnętrzne w granicach portu tj. Wisła Śmiała, zachodni odcinek Martwej Wisły, Motława i Nowa Motława na północ od mostów Zielonego i Stągiewnego, Kanał Kaszubski, baseny portowe i fosy Twierdzy Wisłoujście oraz baseny Portu Północnego.

## 2. Przebieg prac projektowych i formalnych

- 21.01.2020 – ogłoszenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o przystąpieniu do sporządzania planu
- 27.03.2020 – termin składania wniosków do planu (wpłynęły 44 pisma zawierające 174 wnioski)
- 29.06.2020 – ogłoszenie przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na stronie internetowej Urzędu Wykazu uwag i wniosków do projektu planu
- Lipiec 2020 – ukończenie Charakterystyki uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, Koncepcji kierunków zagospodarowania przestrzennego i Analizy danych do Prognozy, uwarunkowań przyrodniczych i oceanograficznych.
- Październik 2020 – projekt wersji v.0 projektu planu i Prognozy oddziaływania na środowisko.

## 3. Wnioski do planu

### 3.1. Ogólna charakterystyka wniesionych wniosków do planu

W odpowiedzi na pisemne zawiadomienie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 27.01.2020 r. i na podanie do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do sporządzania projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego z Gdańsku wpłynęło 8 pism od instytucji i organów właściwych do opiniowania i uzgadniania planu oraz 35 pism od innych instytucji i osób prawnych, głównie od przedsiębiorstw z branży portowo-przemysłowej i infrastrukturalnej działających na taranach portowych i w ich sąsiedztwie, a także deweloperów z Młodego Miasta i instytucji naukowych. Niektóre podmioty zawarły swoje wnioski w kilku pismach. 7 pism nie zawierało żadnych postulatów adresowanych do planu, pozostałe zawierały od 1 do 29 wniosków. Łącznie zidentyfikowano 88 wniosków od instytucji i organów i 85 wniosków od innych podmiotów, razem 173.

Ogromna większość wniosków dotyczyła uwzględnienia w projekcie planu inwestycji planowanych przez wnioskodawców, mniej lub bardziej zawansowanych koncepcyjnie i projektowo, ale na ogół nie posiadających skonkretyzowanych projektów. Wśród nich bardzo wiele wniosków dotyczyło remontów i modernizacji nabrzeży portowych i innych urządzeń portowych, pogłębienia (weryfikacji głębokości) akwenów portowych przy wskazanych nabrzeżach i torów żeglugowych, były też wnioski

---

<sup>3</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i lądu (Dz.U. 2012 poz. 650).

dotyczące budowy nowych elementów (rejonów przeładunkowych) portu, a także nowych obiektów infrastruktury technicznej, w tym ochrony brzegów i ochrony przeciwpowodziowej. Często wnioski dotyczące tego samego problemu były formułowane przez różne podmioty. Deweloperzy zabudowy mieszkaniowo-usługowej na terenach poprzemysłowych z kolei wnioskowali o remonty i przekształcenie nabrzeży, basenów i innych obiektów postoczniowych w kierunku funkcji usługowych, rekreacyjnych i reprezentacyjnych przestrzeni publicznych. Druga duża grupa wniosków dotyczyła utrzymania i rozbudowy, a w nielicznych przypadkach przebudowy istniejących elementów zagospodarowania zarówno na wodach portowych jak i terenach przyległych. Instytucje naukowe wnioskowały o uwzględnienie możliwości prowadzenia prac badawczych i naukowych. 4 wnioski dotyczyły zagadnień obronności kraju. Wreszcie organy samorządu terytorialnego, oprócz wniosków dotyczących konkretnych obiektów i miejsc, sformułowały wnioski ogólne dotyczące uwzględnienia polityk sektorowych zawartych w ich dokumentach planistycznych i strategicznych.

Jeżeli chodzi o przestrzenne rozmieszczenie wniesionych wniosków to dotyczyły one zarówno akwatoriów portowych objętych planem, jak i terytoriów portowych i miejskich zaliczonych do terenów przyległych do akwenów portowych, a więc objętych analizą uwarunkowań do planu i tylko w uwarunkowaniach możliwych do uwzględnienia. Niektóre wnioski wykraczały poza akwatoria objęte granicami planu GDA i poza terytoria objęte granicami terenów przyległych; z oczywistych względów nie mogą być uwzględnione, ani nawet rozpatrywane poza granicami planu. Znaczna grupa wniosków dotyczyła remontów, przebudowy czy modernizacji nabrzeży portowych, przy czym tylko w nielicznych przypadkach wnioski ujawniały potrzebę przeprowadzenia tych prac także w granicach przyległych akwenów. Jeżeli zamierzone prace byłyby dokonywane bez ingerencji w przyległe akweny – takie wnioski powinny być potraktowane jako wnioski do terenów przyległych, a nie stricte do planu wód portowych. Jednak – biorąc pod uwagę słabe często zaawansowanie projektowe wnioskowanych remontów i modernizacji – trzeba generalnie uznać, że przy takich pracach jest możliwe i dopuszczalne wejście w przyległe akweny i odpowiednie ustalenie, co do zasady, powinno być ujęte w planie.

Prawie wszystkie wnioski dotyczące akwenów portowych – na obecnym, wstępnym etapie prac projektowych – zostały uznane za niemożliwe do rozstrzygnięcia i opisane jako wymagające szczegółowego rozpatrzenia w trakcie dalszych prac projektowych. Wnioski dotyczące terenów przyległych zostały ocenione jako uwzględnione w charakterystyce uwarunkowań planu. Tylko 4 wnioski nie są możliwe do uwzględnienia z przyczyn prawnych.

### **3.2. Problemy wynikające ze złożonych wniosków i uwarunkowań**

Analiza złożonych wniosków wskazuje na możliwe kolizje interesów poszczególnych wnioskodawców, a nawet na sprzeczności różnych wniosków formułowanych przez te same podmioty. Będą one badane w kolejnych etapach prac planistycznych i – być może – uda się wypracować rozwiązania kompromisowe. Najważniejsze z potencjalnych konfliktów są następujące:

- Konflikt między planami rozbudowy Portu Północnego na wschód i budowy terminala kontenerowego T3 a funkcją rekreacyjną Kąpieliska Morskiego Stogi na Wyspie Stogi.
- Konflikt między granicami akwenu zamkniętego na wodach Zatoki Gdańskiej, przyległego do Półwyspu Westerplatte i przebiegiem toru wodnego zatokowego Marynarki Wojennej a planami budowy Portu Centralnego jako nowego ogniwa portu gdańskiego.
- Konflikt pomiędzy planami rozwojowymi portu, a obszarem Natura 2000 PLB „Zatoka Pucka”.

- Konflikt pomiędzy ochroną dziedzictwa kulturowego (wniosek Narodowego Muzeum Morskiego dot. objęcia ochroną zabytków w rejonie Portu Północnego – str. 111charakterystyki), a planami rozwojowymi portu (port centralny).
- Konflikt między planami budowy dużej mariny zewnętrznej na ok. 700 jachtów po zachodniej stronie wejścia do portu wewnętrznego (tylko mały wschodni fragment planowanej mariny znajduje się w granicach planu GDA), a funkcją rekreacyjną Kąpieliska Morskiego Brzeźno.
- Konflikt pomiędzy nasilającym się ruchem jednostek turystycznych na wodach portowych w tranzycie w kierunku wewnętrznego marin a handlową funkcją portu.
- Konflikt między planami pogłębienia Martwej Wisły po zachodniej stronie Wyspy Ostrów, a istniejącym kolektorem kanalizacji sanitarnej odprowadzającym ścieki z wyspy na ląd stały, położonym pod dnem akwenu w rejonie Nabrzeża Postojowego P1.
- Konflikt między istniejącą funkcją przemysłową na Wyspie Ostrów postulowaną do podtrzymania, a wnioskiem o ograniczenie działalności przemysłowej ze względu na uciążliwości generowane przez przemysł, które mogą obniżyć standard przyszłych terenów mieszkaniowych na Młodym Mieście.
- Konflikt między obszarami cennymi jako tarliska ryb komercyjnych (dwa obszary na zewnętrznych wodach portowych) i obszarami cennymi dla ichtiofauny (cały obszar zewnętrznych wód portowych) a miejscem potencjalnego poboru piasku do zasilania brzegu morskiego.
- Konflikt związany z koniecznością wskazania obszarów nowych kotwicowisk, które zapewnią możliwość obsługi jednostek wchodzących do rozbudowanego porty Gdańsk (planowana rozbudowa Portu Północnego i budowa Portu Centralnego) z innymi funkcjami akwenów.

#### 4. Wnioski z charakterystyki uwarunkowań

1. Port Gdański ma najlepsze w kraju warunki rozwoju:
  - najlepsze warunki batymetryczne od strony morza,
  - doskonałe powiązania transportowe drogowe, kolejowe i rurociągowy z zapleczem krajowym i zagranicznych w ramach korytarza TEN-T Bałtyk – Adriatyk,
  - największy potencjał przeładunkowy w zakresie przeładunków kontenerowych i paliw płynnych,
  - rozległe tereny rozwojowe dla funkcji przemysłowych i logistycznych na Wyspie Stogi,
  - rozległe akweny Zatoki Gdańskiej możliwe do zainwestowania portowego w wyniku zalądowienia.
2. Przewiduje się, że do roku 2030 wolumen przeładunków portu może się podwoić.
3. Port Gdański zlokalizowany w stolicy metropolii Gdańsk-Gdynia-Sopot, bogatej w atrakcje dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz akweny dogodne dla uprawiania sportów wodnych, ma też wielki potencjał dla rozwoju żeglugi pasażerskiej i turystycznej.
4. Rozwój portu może napotkać na pewne ograniczenia, trudności i dodatkowe koszty wynikające z:
  - ustanowionych form ochrony przyrody, szczególnie obszarów Natura 2000,
  - protestów społecznych dotyczących rozwoju portu w kierunku wschodnim, kosztem funkcji rekreacyjnych,
  - kolizji w funkcjonowaniu niektórych rejonów portu wewnętrznego z rozwijającymi się strukturami mieszkaniowo-usługowymi na Młodym Mieście,
  - braku powiązań żeglugowych śródlądowych z zapleczem,
  - wymogów obronności kraju,
  - ochrony brzegu morskiego i zagrożenia powodziowego warunkowanymi zmianami klimatycznymi.

5. Gospodarka narodowa w różnych rządowych dokumentach strategicznych wykazuje duże zainteresowanie możliwościami rozwojowymi portu i przewiduje jego rozwój zarówno w formie modernizacji i dopełnienia istniejących struktur jak i poprzez ekspansję terenów portowych w kierunku otwartego morza. Przewiduje także rozwój powiązań portu z zapleczem lądowym.
6. Dokumenty strategiczne wojewódzkie i lokalne stwarzają korzystne warunki dla rozwoju funkcji portowo-przemysłowej w Gdańsku, a równocześnie podkreślają wymogi ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz ograniczenia natury społecznej.
7. Podmioty portowo-przemysłowe gospodarujące na terenie portu wyrażają zdecydowaną opcję rozwoju swoich biznesów i widzą potrzebę modernizacji i rozbudowy suprastruktury portowej, przede wszystkim nabrzeży i basenów portowych.

## **5. Kierunki zagospodarowania przestrzennego**

1. Głównym kierunkiem ekspansji funkcji portowej są wody Zatoki Gdańskiej poprzez rozbudowę Portu Północnego w kierunku wschodnim (nowe falochrony, obrotnice, tory podejściowe, rozbudowa terminala kontenerowego T3, stanowisko przeładunku gazu LNG i regazyfikacji, port schronienia, nowe nabrzeża przeładunkowe w porcie istniejącym) i budowę nowego Portu Centralnego po zachodniej stronie Portu Północnego. Niewielki fragment akwenu redy portowej jest objęta koncepcją Mariny Brzeźno, która ma być zlokalizowana po zachodniej stronie wejścia do portu wewnętrznego. Koncepcje tych nowych inwestycji są często słabo zaawansowane projektowo i dlatego trzeba zastosować elastyczne zapisy planu, które umożliwią modyfikację i konkretyzację tych projektów.
2. Powierzchnia wód zewnętrznych portu (redy) zmniejszy się o nowe konstrukcje, ale nadal koncentrować się na nich będą, i niekiedy krzyżować, różne funkcje związane z portem i innymi dziedzinami gospodarki morskiej: tory żeglugowe i kotwiczowiska, ciągi infrastruktury technicznej istniejące i projektowane, wymogi obronności kraju, rybołówstwo, badania naukowe, żegluga turystyczna i rekreacyjna, prace pogłębiarskie i refulacyjne.
3. Wody wewnętrzne portu gdańskiego: Martwa Wisła, Wisła Śmiała, Kanał Kaszubski zachowają główną funkcję portową i transportową, przy czym Martwa Wisła od ujścia Wisły do obrotnicy przy Gdańskiej Stoczni Remontowej i Kanał Kaszubski na odcinku do obrotnicy przy Polskim Haku będą dostępne dla statków morskich o zanurzeniu do 10,2 m, a pozostałe akweny dla mniejszych statków o zanurzeniu do 5,4 m. Wzdłuż brzegów tych akwenów realizowane są różne funkcje portowo-przemysłowe: przeładunki towarów, produkcja i remonty statków, mariny jachtowe i przystanie pasażerskie. Fosy Twierdzy Wisłoujście i Motława służą wyłącznie turystyce wodnej.
4. Nabrzeża portowe Martwej Wisły, szczególnie na odcinku zachodnim, Kanału Kaszubskiego, Motławy, częściowo Wisły Śmiałej i basenów portowych przy tych akwenach wymagają remontów, przebudów czy modernizacji, przy czym na ogół nie wiadomo czy te prace będą przeprowadzane także w granicach przyległych akwenów. Biorąc pod uwagę słabe często zaawansowanie projektowe planowanych remontów i modernizacji – trzeba generalnie uznać, że przy takich pracach jest możliwe, dopuszczalne, a czasem konieczne wejście w przyległe akweny i odpowiednie ustalenie, co do zasady, powinno być ujęte w planie.
5. Akweny portu wewnętrznego są licznie przecinane sieciami infrastruktury technicznej, a kolejne ich przekroczenia są planowane. W większości są to przekroczenia pod dnem akwenów, które nie stwarzają barier dla żeglugi, ale mogą być ograniczeniem dla prac pogłębiarskich. Planowane sieci będą przekraczały akweny portowe wyłącznie jako

podziemne. W projekcie planu sieci prowadzone pod dnem akwenów portowych powinny być generalnie dopuszczone, gdyż należy się spodziewać, że z upływem czasu pojawią się nowe potrzeby w tym zakresie, obecnie niezidentyfikowane i nieobecne w dokumentach planistycznych ani we wnioskach gestorów. Planowany jest tunel drogowo-tramwajowy pod ujściowym odcinkiem Motławy w ciągu ulicy tzw. Nowej Wałowej. Dopuszczając w planie infrastrukturę liniową pod dnem należy rozważyć określenie głębokości na jakiej dopuszczane będą te przewody, żeby umożliwić w przyszłości prace pogłębiarskie. Sieci napowietrzne, są to głównie linie wysokiego napięcia, stwarzają ograniczenia dla żeglugi i powinny być stopniowo usuwane poprzez ich przebudowę na sieci podziemne. Projekt planu nie będzie w tym zakresie stwarzał żadnych ograniczeń. Na Martwej Wiśle istniejące 3 stałe mosty drogowe i 1 kolejowy należy traktować jako trwałe ograniczenie gabarytu jednostek pływających.

6. Przyszłe zagospodarowanie nie powinno pogarszać jakości środowiska, w szczególności osadów dennych i jakości wód powierzchniowych. Planowane przebudowy i rozbudowy nabrzeży, torów podejściowych itd., które powinny być – w miarę możliwości – planowane w istniejących lokalizacjach, tak by nie ingerować w obszary o walorach przyrodniczych, w szczególności w obszary Natura 2000. Należy uwzględnić prognozowane podniesienie się poziomu wody w Zatoce Gdańskiej o 0,40 - 1 m do 2100 roku oraz planowane sztuczne zasilanie brzegów morskich i umocnienia brzegowe, które mają umożliwić prowadzenie czynnej ochrony przeciwpowodziowej Żuław.

## 6. Planowana struktura funkcjonalno przestrzenna, przeznaczenie akwenów

Obszar objęty planem GDA został podzielony na 38 akwenów, dla których ustalono funkcje podstawową:

- 1) funkcjonowanie portu lub przystani dla akwenów: GDA.01.Ip, Akwen GDA.04.Ip, GDA.06.Ip, GDA.07.Ip, GDA.09.Ip, GDA.12.Ip, GDA.35.Ip, GDA.10.Ip, GDA.11.Ip, GDA.26.T, GDA.27.Ip, GDA.28.Ip i GDA.33.Ip;
- 2) transport dla akwenów GDA.08.T, GDA.18.T, GDA.19.T, GDA.20.T i GDA.24.T, GDA.21.T, GDA.22.T i GDA.23.T, GDA.26.T, GDA.32.T;
- 3) przemysł stoczniowy dla akwenów GDA.13.Ps, GDA.34.Ps, GDA.36.Ps, GDA.37.Ps;
- 4) mariny dla akwenów GDA.05.Sm, GDA.14.Sm, GDA.15.Sm, GDA.16.Sm i GDA.17.Sm;
- 5) turystyka, sport i rekreacja - GDA.29.S i GDA31.S, GDA.38.S;
- 6) obronność i bezpieczeństwo państwa dla akwenu GDA.02.B;
- 7) ochrona brzegu dla akwenu GDA.03.C;
- 8) ochrona środowiska i przyrody dla akwenów GDA.25.O, GDA.30.O;

**Akwen GDA.01.Ip** ustalony w południowej części redy portu między torem podejściowym do Gdańska-Nowego Portu a torem podejściowym Wisły Śmiałej jest najważniejszym obszarem rozwojowym portu: przewiduje się tu rozbudowę Portu Północnego wraz z realizacją pływającego terminala LNG oraz budowę nowego portu zewnętrznego, nazwanego Portem Centralnym. Linie rozgraniczające akwenu zostały wyznaczone na podstawie dostępnych materiałów projektowych i koncepcyjnych z uwzględnieniem niezbędnego bufora umożliwiającego wprowadzenie zmian dotyczących wielkości i kształtu inwestycji. Pod dnem i na dnie akwenu będą realizowane różne sieci infrastruktury technicznej, w tym gazociągi podmorskie do pływającego terminalu LNG (FSRU) i w kierunku Podziemnego Magazynu Gazu PMG Kosakowo w budowie.

W części południowo-zachodniej linia rozgraniczająca akwen uwzględnia akwen S-8 zamknięty dla żeglugi i rybołówstwa. Południowo-zachodnia część akwenu jest objęta projektowaną strefą ochrony kompleksu wojskowego Westerplatte. Plan wprowadza korektę przebiegu istniejącego toru zatokowego 0103 Marynarki Wojennej, który jest kolizyjny z planami budowy Portu Centralnego i wyznacza jego nowy przebieg w akwenu GDA.22.T, wzdłuż północnej linii rozgraniczającej te akweny.

W południowej części akwenu, na zachód od Portu Północnego ustalono strefę ochrony konserwatorskiej podwodnego dziedzictwa kulturowego (archeologiczną). Wokół zidentyfikowanych wraków i innych zabytków archeologicznych ustalono w planie strefy ochrony konserwatorskiej o promieniu 25 m licząc od obrysu obiektu. Natomiast plan nie ustala strefy archeologicznej wnioskowanej na wschód od Portu Północnego, gdyż nie stwierdzono występowania tam obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego.

**Akwen GDA.02.B** wyznaczono zgodnie z wnioskiem Ministerstwa Obrony Narodowej jako strefę S-8 zamkniętą na stałe dla żeglugi i rybołówstwa morskiego, w celu zabezpieczenia ważnych aspektów działalności i ochrony jednostki wojskowej stacjonującej na Półwyspie Westerplatte. Akwen jest objęty strefą ochrony konserwatorskiej podwodnego dziedzictwa kulturowego (archeologiczną). Wokół zidentyfikowanych wraków i innych zabytków archeologicznych ustalono w planie strefy ochrony konserwatorskiej o promieniu 25 m licząc od obrysu obiektu. Akwen jest objęty także projektowaną strefą ochrony kompleksu wojskowego Westerplatte.

**Akwen GDA.03.C** jest ustalony w południowej części redy portowej, wzdłuż północno-wschodniego brzegu Wyspy Stogi od Portu Północnego do ostrogi przy ujściu Wisły Śmiałej, i ma szerokość ok. 500 m. Plan ustala funkcję podstawową: ochrona brzegu morskiego. Akwen ten o pełni ważną rolę turystyczną, sportową i rekreacyjną dla mieszkańców Osiedla Stogi, pozostałych dzielnic Gdańska i turystów, ustaloną jako funkcję dopuszczalną. Plan stwarza warunki dla ich rozwoju, o co wnioskował prezydent m. Gdańska. Pod dnem i na dnie akwenu będą realizowane różne sieci infrastruktury technicznej, w tym gazociągi podmorskie do pływającego terminalu LNG (FSRU) i w kierunku Podziemnego Magazynu Gazu PMG Kosakowo w budowie.

**Akwen GDA.04.Ip** wyznaczony jest na przedłużeniu Zachodniego Falochronu Wejściowego w Nowym Porcie w celu rozbudowy (wydłużenia) tego falochronu, co poprawi warunki i bezpieczeństwo żeglugi. Pozostała część obszaru falochronu jest zaplanowana w planie ZGD. Cały akwen jest objęty strefą ochrony konserwatorskiej podwodnego dziedzictwa kulturowego oraz projektowaną strefą ochrony kompleksu wojskowego Westerplatte.

**Akwen GDA.05.Sm** obejmuje niewielki fragment redy portu w części południowo-zachodniej. Akwen jest częścią obszaru planowanej dużej mariny zewnętrznej na 700 jachtów. Pozostała część obszaru mariny jest zaplanowana w planie ZGD. Cały akwen jest objęty strefą ochrony konserwatorskiej podwodnego dziedzictwa kulturowego oraz projektowaną strefą ochrony kompleksu wojskowego Westerplatte.

**Akweny GDA.06.Ip, GDA.07.Ip, GDA.09.Ip, GDA.12.Ip i GDA.35.Ip** to akweny przybrzeżne Martwej Wisły i Kanału Kaszubskiego, położone między torem podejściowym a zachodnim i wschodnim brzegiem tych akwenów, na odcinku między obrotnicą przy Polskim Haku a ujściem Martwej Wisły do

Zatoki Gdańskiej. Ich funkcją podstawową jest funkcjonowanie portu, przede wszystkim przeładunki portowe, przemysł portowy i funkcje obsługowe portu. Wszystkie te akweny zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta. Akweny GDA.06.Ip i GDA.12.Ip oraz części akwenów GDA.07.Ip i GDA.09.Ip są objęte projektowaną strefą ochrony kompleksu wojskowego Westerplatte. Akweny są przecięte licznymi sieciami infrastruktury technicznej przebiegającymi zarówno pod ich dnem jak i nad nimi. Pod dnem akwenów GDA.07.Ip i GDA.09.Ip przebiega tunel drogowy w ciągu Trasy Sucharskiego i Alei Płazyńskiego.

**Akwen GDA.08.T** to tor wodny Martwej Wisły i Kanału Kaszubskiego na odcinku między obrotnicą przy Polskim Haku a ujściem Martwej Wisły do Zatoki Gdańskiej wraz z czterema obrotnicami. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta. Północna część akwenu jest objęta projektowaną strefą ochrony kompleksu wojskowego Westerplatte. Akwen jest przecięty licznymi sieciami infrastruktury technicznej przebiegającymi zarówno pod dnem jak i nad nim. Pod dnem akwenu przebiega tunel drogowy w ciągu Trasy Sucharskiego i Alei Płazyńskiego. Plan ustala minimalne światło napowietrznych linii elektroenergetycznych i innych konstrukcji nad torem wodnym: 60 m nad poziomem średniej wody i nie dopuszcza realizacji konstrukcji ruchomych, co zapewni niezakłócony ruch statków i innych jednostek pływających.

**Akweny GDA.10.Ip i GDA.11.Ip** to istniejące baseny portowe Władysława IV i Górniczy o funkcji przeładunkowej. Basen Władysława IV jest częścią Wolnego Obszaru Celnego. Basen Władysława IV zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta.

**Akwen GDA.13.Ps** to zachodnia część Kanału Kaszubskiego między torem wodnym a nabrzeżami Zdobywców Kołobrzegu i Kaszubskim na Wyspie Ostrów. Są to nabrzeża stoczniowe. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta. Akwen jest przecięty licznymi sieciami infrastruktury technicznej przebiegającymi zarówno pod dnem jak i nad nim.

**Akweny GDA.14.Sm, GDA.15.Sm, GDA.16.Sm i GDA.17.Sm** są wyznaczone na fosach Twierdzy Wisłoujście. Wykorzystywane są jako port jachtowy i utrzymanie tej funkcji przewiduje plan. Fosi wraz z całym założeniem twierdzy są wpisane do rejestru zabytków oraz postulowane do uznania za pomnik historii. Dlatego wszelkie przekształcenia przestrzenne obiektów muszą być podporządkowane celom ochrony zabytku. Fosi Twierdzy Wisłoujście i przyległe tereny lądowe zalicza się do płatów strukturalnych OSTAB.

**Akweny GDA.18.T, GDA.19.T, GDA.20.T i GDA.24.T** zawierają infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu gdańskiego: tor podejściowy do Gdańska – Nowego Portu, tor podejściowy do Portu Północnego i tor podejściowy do ujścia Wisły Śmiałej, uwzględniają planowane modernizacje (poszerzenia) oraz nowe obrotnice.

**Akweny GDA.21.T, GDA.22.T i GDA.23.T** to pozostałe akweny redy portu gdańskiego, na których są zlokalizowane kotwiczowiska. Przez akweny przebiegają tory wodne Marynarki Wojennej, w tym nowy przebieg toru wodnego (zatokowego) 0103, omijający przyszły Port Centralny. Na dnie akwenów



GDA.22.T i GDA.23.T zidentyfikowano potencjalne nagromadzenia piasków do sztucznego zasilania brzegu morskiego. Po ich ewentualnym potwierdzeniu będą mogły być eksploatowane w ustalonych porach roku, aby nie zakłócić funkcjonowania znajdujących się tu tarlisk ryb komercyjnych.

**Akwen GDA.25.O** obejmuje zachodnie rozlewiska Wisły Śmiałej, gdzie jest ustanowiony użytek ekologiczny „Zielone Wyspy”. Funkcja podstawowa to ochrona środowiska i przyrody, a funkcja dopuszczalna to turystyka, sport i rekreacja, ograniczona wyłącznie do form niekolizyjnych z celami ochrony użytku. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta.

**Akwen GDA.26.T** to tor wodny Martwej Wisły i Wisły Śmiałej od obrotnicy przy Polskim Haku do ujścia Wisły Śmiałej wraz trzema obrotnicami. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta. Akwen jest przecięty licznymi sieciami infrastruktury technicznej przebiegającymi zarówno pod dnem jak i nad nim, w tym trzema mostami stałymi. Wyznaczają one światło dla konstrukcji nad torem wodnym: 7,5 m nad poziom średniej wody, którą plan ustala dla odcinka od Mostu Siennickiego do mostu wantowego. Na pozostałych odcinkach minimalne światło jest ustalone na poziomie 24 m. Powyższe ograniczenia nie dotyczą konstrukcji ruchomych.

**Akweny GDA.27.Ip, GDA.28.Ip i GDA.33.Ip** to akweny przybrzeżne Martwej Wisły położone między torem wodnym a południowym i północnym brzegiem tego akwenu, na odcinku między obrotnicą przy Polskim Haku a granicą planu w Górkach Wschodnich. Ich funkcją podstawową jest funkcjonowanie portu, przede wszystkim przeładunki portowe, przemysł portowy i funkcje obsługowe portu. Zlokalizowane są tu liczne mariny i przystanie służące turystyce, sportowi i rekreacji, a znaczne powierzchnie tych akwenów są nieurządzone. Wszystkie te akweny zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta. Akweny są przecięte licznymi sieciami infrastruktury technicznej przebiegającymi zarówno pod ich dnem jak i nad nimi. Plan dopuszcza lokalizację instalacji pływających lub stałych wykorzystujących energię słoneczną czy biogaz oraz domów na wodzie.

**Akweny GDA.29.S i GDA31.S** to akweny przybrzeżne Wisły Śmiałej położone między torem wodnym a wschodnim i zachodnim brzegiem tego akwenu, na odcinku między Górkami a ujściem. Ich funkcją podstawową jest turystyka, sport i rekreacja. Już obecnie zlokalizowane są tu, szczególnie wzdłuż zachodniego brzegu, liczne mariny i przystanie służące tym celom. Akweny zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta.

**Akwen GDA.30.O** to akwen przybrzeży Wisły Śmiałej obejmujący wschodnią część nurtu, między torem wodnym a wschodnim brzegiem rzeki, na wysokości rezerwatu „Ptasi Raj”. Akwen z nim bezpośrednio sąsiaduje, a ponadto objęty jest granicami obszaru Natura 2000. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta. Dlatego plan ustala tu funkcję podstawową: ochrona środowiska i przyrody.

**Akwen GDA.32.T** to połączenie toru wodnego na Martwej Wiśle i Wiśle Śmiałej ze śródlądową drogą wodną Martwej Wisły, która dalej na wschód, poza granicami planu, prowadzi do Przegaliny

i głównego nurtu Wisły. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta.

**Akwen GDA.34.Ps** to baseny stoczniowe Stoczni Wisła w Górkach Zachodnich. Plan zakłada kontynuację tej funkcji, a ponadto dopuszcza inne funkcje portowe, przekształcenie w kierunku funkcji: mariny oraz lokalizację instalacji pływających lub stałych wykorzystujących energię słoneczną czy biogaz.

**Akwen GDA.36.Ps** obejmuje odcinek Martwej Wisły opływający Wyspę Ostrów od zachodu. Dominuje to funkcja stoczniowa, którą plan sankcjonuje jako funkcję podstawową akwenu, a także inne funkcje portowe. Południowy brzeg Martwej Wisły, przylegający do Młodego Miasta, podlega przekształceniom z funkcji przemysłowej w kierunku funkcji mieszkaniowo-usługowej. Z tego powodu plan ustala na akwenu jako funkcję dopuszczalną turystykę, sport i rekreację. Wartości kulturowe byłej Stoczni Cesarskiej są chronione przez wpis do rejestru zabytków. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta.

Akwen jest przecięty licznymi sieciami infrastruktury technicznej przebiegającymi zarówno pod ich dnem jak i nad nimi. Akwen przecinają ponadto dwa mosty drogowe łączące ląd stały z Wyspą Ostrów: stały w ciągu ul. Na Ostrowiu oraz pontonowy w ciągu ul. Głównej. Element mostu pontonowego może być wypławiany w celu uzyskania żeglownego połączenia akwenu z torem wodnym w Kanale Kaszubskim. Plan dopuszcza przekształcenia obu mostów w celu poprawy warunków żeglugi. Południowy przyczółek mostu pontonowego jest równocześnie północnym zakończeniem prestiżowej Drogi do Wolności, ustalonej w planie miejscowym. Wskazaniem jest potraktowanie mostu jako kontynuacji tej Drogi, choć raczej jako mostu pieszo-rowerowego, a nie drogowego, ani – tym bardziej – technologicznego powiązania rejonów stoczniowych.

**Akwen GDA.37.Ps** to baseny stoczniowe stoczni remontowej w północnej części Wyspy Ostrów. Są wykorzystywane do produkcji i remontu statków i platform wiertniczych. Są także miejscem stałego cumowania urządzeń stoczniowych: doków pływających i dźwigów pływających. Plan umożliwia przebudowę basenów i budowę suchego doku.

**Akwen GDA.38.S** to akwen Motławy, historyczny port gdański, obecnie wykorzystywany głównie na cele turystyki, sportu i rekreacji. Otaczają go historyczne dzielnice: Główne Miasto, Stare Miasto, Młode Miasto, Dolne Miasto, a także Wyspa Ołowianka i północny cypel Wyspy Spichrzów. Ochrona ich wartości kulturowych musi być priorytetowa we wszystkich przekształceniach przestrzennych i funkcjonalnych akwenu. Akwen zalicza się do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie – osnowy przyrodniczej miasta. Akwen jest przecięty licznymi sieciami infrastruktury technicznej przebiegającymi zarówno pod ich dnem jak i nad nimi. Akwen przecinają ponadto dwie ruchome kładki piesze łączące ląd stały z Wyspą Ołowianką i z Wyspą Spichrzów.

## 5. Podsumowanie

Plan umożliwi koordynację funkcjonalną i terytorialną różnorodnych działań, w szczególności realizację przedsięwzięć inwestycyjnych na terenie portu morskiego w Gdańsku 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 krajowych, regionalnych i lokalnych dokumentów strategicznych. Ustalenia planu GDA, w części dotyczącej redy portu Gdańsk, są uszczegółowieniem ustaleń zawartych w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1: 200 000.