



**Fundusze Europejskie**  
Wiedza Edukacja Rozwój



**Rzeczpospolita Polska**

**Unia Europejska**  
Europejski Fundusz Społeczny



**Nazwa projektu**

Plan zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskigo w Gdańsku

**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**

Ministerstwo Infrastruktury

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

**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**

**Data sporządzenia**

projekt 2021-04-19

**Źródło:**

Nr w wykazie prac .....

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obserwowana w ostatnich latach intensyfikacja procesów gospodarowania w polskich obszarach morskich, zdefiniowanych w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami), zwanej dalej „ustawą”, stanowi istotną przesłankę przemawiającą za koniecznością kompleksowego uregulowania procesów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Dla zewnętrznych wód portowych Gdańska (redy portu) takim kompleksowym uregulowaniem jest Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 roku (Dz.U. 2021, poz. 935).

Dla wód wewnętrznych portu w Gdańsku (baseny Portu Północnego i akweny Martwej Wisły, Wisły Śmiałej, Kanału Kaszubskiego i Motławy w granicach portu w Gdańsku) nie ma obecnie żadnej regulacji z zakresu planowania przestrzennego, gdyż ww. plan ich nie obejmuje. Tak więc Plan zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskigo w Gdańsku (zwany dalej planem GDA) zastąpi i uszczegółowi ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 i będzie nową regulacją dla pozostałych akwenów objętych granicami planu. Plan GDA będzie narzędziem koordynacji funkcjonalnej i terytorialnej różnorodnych działań przestrzennych, pozwoli na realizację przedsięwzięć gospodarczych i społecznych w obszarach morskich w sposób zrównoważony, tj. taki, który zapewnia efektywne wykorzystanie cech, zasobów i właściwości tych obszarów i zminimalizuje konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem.

Przed przystąpieniem do sporządzenia Planu zostały wzięte pod uwagę uwarunkowania prawa międzynarodowego oraz inne zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej, które mają wpływ na zagospodarowanie polskich obszarów morskich.

Podstawowym aktem prawa międzynarodowego regulującym wykorzystanie morza jest Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*), sporządzona w Montego Bay w dniu 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 żegluga międzynarodowej, swobód i ograniczeń w stosunku do innych sposobów korzystania z morza i badań.

Na poziomie prawa europejskiego Dyrektywa ramowa Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2014/89/UE przyjęta dnia 23 lipca 2014 r. definiuje wspólne ramy dla planowania przestrzennego obszarów morskich (PPOM) w Europie. Jeden z zapisów preambuły tej dyrektywy wskazuje, 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. Dlatego Dyrektywa zwraca uwagę także na konieczność zachowania w procesie planistycznym zintegrowanego podejścia, konsultacji z interesariuszami i wykorzystania najlepszych do-

stępnych 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. Plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich powinny być opracowane w krajach członkowskich najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r.

Proces planowania uwzględnia relacje między lądem i morzem. Zostały one szczegółowo przeanalizowane w uwarunkowaniach planu, a w ustaleniach planu uwzględniono przede wszystkim zgodność funkcjonalną styku obu obszarów, możliwość przecinania akwenów portowych przez sieci infrastruktury technicznej, wymagania dotyczące ochrony brzegu, ograniczenia w zagospodarowaniu akwenów wynikające z walorów kulturowych i przyrodniczych przyległych lądów, a także wymogów bezpieczeństwa państwa. Plany zagospodarowania przestrzennego mogą obejmować: akwakulturę, łowiska, obszary do poszukiwania, eksploatacji i wydobycia ropy naftowej, gazu, minerałów i kruszyw, a także wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, ustanowione i zwyczajowe trasy żeglugowe, poligony wojskowe, obszary ochrony przyrody, badania naukowe, przebieg podwodnych kabli i rurociągów, turystykę oraz podwodne dziedzictwo kulturowe.

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* (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami). W rozumieniu tej ustawy, plan GDA obejmuje część polskich obszarów morskich: morskie wody wewnętrzne w granicach portu Gdańsk. Plan nie obejmuje natomiast lądowych obszarów portowych; są one wraz z pozostałymi obszarami przyległymi, analizowane w charakterystyce uwarunkowań do planu GDA.

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 przyjmowania planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich. Wszystkie plany i projekty związane z zagospodarowaniem morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego są sporządzane przez organy administracji morskiej w uzgodnieniu z właściwymi nadmorskimi jednostkami samorządu terytorialnego. W planie GDA uwzględniono ważne pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń morskich oraz pozwolenia na układanie i utrzymywanie podmorskich kabli i rurociągów wydane na podstawie przepisów tej ustawy, a także rozmieszczenie granic stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa.

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

Plan GDA 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). Przy sporządzaniu planu kierowano się także ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 55 ze zmianami), która stanowi, że cele ochrony przyrody są realizowane m.in. przez uwzględnienie wymagań ochrony przyrody w planach morskich. Zgodnie z tą ustawą projekty planów morskich, 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. Zdecyduje o tym rozporządzenia Rady Ministrów.

Uwzględniając powyższe ramy prawne, plan GDA 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. wzrost parametrów statków) i bezpieczeństwo żeglugi; uwzględniając dalszą intensyfikację i rozwój portu w Gdańsku; dostosowując trasy żeglugowe do przyszłej sytuacji nawigacyjnej (pojawienie się nowych użytkowników przestrzeni morskiej); uwzględniając możliwość rozwoju turystyki morskiej, wskazując ku temu najbardziej predestynowane miejsca;

- w zakresie górnictwa morskiego - wskazując obszary i warunki poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż perspektywicznych, a także zapewniając możliwość prowadzenia badań w celu pełnego rozpoznania tych zasobów;
- rozmieszczeniu infrastruktury technicznej - wskazując obszary i warunki rozbudowy infrastruktury technicznej m. in. w ramach korytarzy infrastrukturalnych (również wielofunkcyjnych), połączenia infrastruktury na styku lądu i morza, tak aby uwzględnić potrzeby sieci infrastrukturalnych, ochrony brzegów;
- obszarach ważnych dla rybołówstwa - zapewniając ochronę obszarów cennych dla przebywania, żerowania i tarła ryb komercyjnych, a także warunki bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych; uwzględniając potrzeby transportowe rybołówstwa (dostęp do akwenów połowowych, do miejsc połowu i wyładunku);
- 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; zabezpieczając przestrzeń pod prowadzenie badań środowiskowych obszarów mało rozpoznanych, jak i przestrzeń dla badań prowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska; biorąc pod uwagę lokalizację 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, a także innych inwestycji celu publicznego wymienionych we wnioskach do planu.

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

Głównym celem planu GDA 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 krajowych dokumentów strategicznych. Plan będzie stanowił podstawę wydawania decyzji odnoszących się do użytkowania i zagospodarowania akwenów portowych w Gdańsku.

Plan będzie narzędziem równoważenia interesów wykorzystania przestrzeni morskiej, ponieważ diagnozuje przestrzenne uwarunkowania rozwoju, określa elementy składowe struktury przestrzennej i ich wzajemne relacje oraz wskazuje ich pożądaną kształt. Plan przyznaje priorytety wybranym sposobom wykorzystania i zapewnia spójność całości proponowanych rozwiązań. Służy temu ustalanie dla akwenów wydzielonych w planie funkcji podstawowej określającej wiodące przeznaczenie akwenu, którego nie mogą zakłócać w sposób trwały inne sposoby jego wykorzystania. Plan GDA realizuje ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, dotyczące akwenów, 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, poszukiwania, rozpoznawania kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż perspektywicznych.

Plan ustala funkcje podstawowe i dopuszczalne akwenów. Przy ustalaniu 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. z 2017 r. poz. 1025) oraz zapisami dokumentów strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej. Funkcje podstawowe oznaczają wiodące przeznaczenia obszaru. Oprócz funkcji zawartych w ww. rozporządzeniu zaproponowano w planie GDA nowe funkcje podstawowe: domy na wodzie (Im), funkcjonowanie portu lub przystani (Ip), mariny (Sm), ochrona brzegu (C), przemysł stoczniowy (Ps). Funkcje dopuszczalne natomiast oznaczają inne możliwe sposoby użytkowania, które nie mogą zakłócać w sposób stale uniemożliwiający realizację ustalonej funkcji podstawowej i nie rodzą w tym zakresie istotnych konfliktów. W planie ustalono w szczególnych przypadkach ograniczenia przestrzenne, czasowe lub funkcjonalne w zakresie funkcji dopuszczalnych. Plan ustala funkcje podstawowe i dopuszczalne na poszczególnych akwenach, a tym samym sposoby zagospodarowania obszarów morskich, których jednoczesne występowanie przynosi korzyści ekonomiczne, społeczne i ekologiczne.

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

- rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w porcie morskim Gdańsk,
- zapewnienie możliwości rozwoju i bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- rozwój i utrzymanie sieci infrastruktury technicznej,
- trwały i zrównoważony rozwój turystyki nadmorskiej i morskiej,
- ochrona środowiska i przyrody z uwzględnieniem prognozowanych zmian klimatycznych, przede wszystkim form ochrony przyrody, jakości wód i osadów dennych, ochrony brzegu morskiego, ochrony przeciwpowodziowej,
- zachowanie funkcji rybołówstwa poprzez ochroną obszarów cennych dla ichtiofauny, zapewnienie warunków bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych, zapewnienie warunków do transportu ryb.

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. Plany przestrzenne obszarów morskich powinny stać się podstawą prawną procesów decyzyjnych.

Plan służy realizacji celów priorytetowych dla polskich obszarów morskich, do których należą:

- wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawę 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 nieznane, sposoby korzystania z morza.

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 prowadzić do integracji procedur. 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. W przypadku planu GDA nie należy się spodziewać dodatkowych kosztów „rozruchowych”, np. kosztu stworzenia stałego punktu kontaktowego, gdyż taki punkt powstanie wcześniej, w związku z wdrażaniem planu ogólnego w skali 1:200 000.

- 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 jako:

- Koszty poszukiwania, które firma musi ponosić 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 sztucznych wysp, pogłębienie torów wodnych 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 właściwych lokalizacji dla poszczególnych form działalności morskiej.

- Koszty prawne 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.
- Koszty administracyjne to koszty pozwoleń, licencji i certyfikacji. Na przykład pozwolenie ustalające lokalizację sztucznych wysp czy konstrukcji (art. 23 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej) wydaje minister, a w przypadku obowiązywania planu – szczebel niższy administracji: dyrektor urzędu morskiego. 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, np. inwestowanie w obszarach chronionych Natura 2000. 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 budowa nowych terminali portowych. Inwestor musi: (1) szukać odpowiednich obszarów, (2) ubiegać się o pozwolenia i (3) negocjować umowy z dostawcami mediów.

Skutki wprowadzenia planu GDA 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 jego wprowadzenia.

- Poprawa warunków inwestycyjnych, poprzez:
  - przyspieszenie realizacji inwestycji. W przypadku działalności gospodarczej wymagającej pozwolenia, lokalizacji lub zgody administracyjnej, plan może mieć istotne pozytywne znaczenie. Zoptymalizowane procedury, większa pewność prawa i w konsekwencji niższe koszty transakcyjne mogą motywować inwestorów do przyspieszenia inwestycji.
  - wzrost gospodarczy. Plan może mieć istotny wpływ na wzrost gospodarczy województwa pomorskiego, obszaru metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot i miasta Gdańsk, jeśli skutki jego wdrożenia będą prowadzić do nowych inwestycji, które w innym przypadku nie zostałyby dokonane. Działalność gospodarczą może ulec zwiększeniu, jeśli zostaną osiągnięte cele planu. Jednak oszacowanie wzrostu gospodarczego w wyniku wprowadzenia planu jest trudne, szczególnie jeśli występują inne czynniki rynkowe. Ponadto ze względu na brak danych dotyczących tego, ilu inwestorów nie przystępuje do inwestycji, nie można dokonać oceny ilościowej wpływu planu 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 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 danych i ponadto opiera się na czynnikach zewnętrznych, na które plan GDA nie ma wpływu. Jednym z tych czynników zewnętrznych jest rozwój światowej gospodarki, z którym rozwój gospodarki morskiej jest bezpośrednio związany.

- Efekty ekonomiczne optymalnej lokalizacji. Zakłada się, że w wyniku wdrożenia planu GDA działalność morską może odbywać się w optymalnej lokalizacji.

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

System planowania przestrzennego obszarów morskich w rejonie Morza Bałtyckiego opiera się na modelu opracowanym przez ministerstwa właściwe do spraw zarządzania obszarami morskimi poszczególnych krajów we współpracy z organizacją VASAB (Visions and Strategies Around the Baltic Sea) i HELCOM (Komisja Helsińska). Wszystkie kraje nadbałtyckie w procesie zarządzania i planowania obszarów morskich powinny stosować się do wytycznych opracowywanych przez grupę roboczą HELCOM-VASAB.

Kraje nadbałtyckie opracowują plany zagospodarowania obszarów morskich, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wewnętrznego, w celu wypełnienia wymagań Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, nakładającej wymóg wprowadzenia dokumentów krajowych regulujących planowanie przestrzenne obszarów morskich do marca 2021 r.

Jako doświadczenia poprzedzające sporządzanie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wymienić można transgraniczne projekty pilotażowe, takie jak Baltcoast, PlanCoast, BaltSeaPlan, PlanBothnia oraz PartiSEAPate. Korzystając z doświadczeń związanych z projektami pilotażowymi, opracowano plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w Niemczech, na Litwie i Łotwie. Pozostałe kraje członkowskie Unii Europejskiej w rejonie Morza Bałtyckiego znajdują się w fazie planowania, ustanawiania lub oceny krajowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich.

Poniżej przedstawiono stan wdrażania PPOM w czterech bałtyckich krajach sąsiadujących z Polską: w Niemczech, Szwecji, na Litwie i w Danii. Informację opracowano na podstawie <https://www.msp-platform.eu/>.

#### Niemcy

Niemcy są pierwszym krajem bałtyckim, który wdrożył planowanie przestrzenne obszarów morskich na podstawie obowiązującej w tym kraju ustawy o planowaniu przestrzennym (Raumordnungsgesetz). Ustawa ta została poddana nowelizacji w celu dostosowania jej na potrzeby planowania obszarów morskich w 2004 r., po czym uległa dalszym modyfikacjom w 2017 r., między innymi w celu wdrożenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE. za planowanie obszaru niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej odpowiedzialne jest Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Wspólnoty, natomiast planowanie morza terytorialnego znajduje się w gestii poszczególnych landów przybrzeżnych.

Morskie plany zagospodarowania przestrzennego obowiązują w Niemczech od 2009 roku dla niemieckich wyłącznych stref ekonomicznych Morza Północnego i Morza Bałtyckiego oraz dla terytorialnych obszarów morskich podlegających jurysdykcji trzech nadbrzeżnych landów (Dolna Saksonia, Szlezwik-Holsztyn i Meklemburgia-Pomorze Przednie). Niemcy są obecnie w trakcie rewizji obowiązujących planów, a zakończenie tego przedsięwzięcia powinno nastąpić w 2021 r. Ewentualna druga tura konsultacji może zostać przeprowadzona w II kwartale 2021 r.

Plan zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim określa cele, które należy uwzględnić w planowaniu przestrzennym w zakresie wykorzystania gospodarczego, prowadzenia badań naukowych, zapewnienia bezpieczeństwa państwa, zapewnienia możliwości żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego. Jako główne cele planu wymienia:

- koordynację zagospodarowania obszaru wyłącznej strefy ekonomicznej, w świetle narastającego konfliktu użytkowania obszarów morskich, w szczególności między rozwijającymi sięorskimi farmami wiatrowymi i celami w zakresie ochrony środowiska morskiego, a także funkcjami takimi jak transport morski i rybołówstwo,
- stworzenie warunków ramowych umożliwiających wykorzystanie potencjału morskiej energii wiatrowej.

Plan określa wiążące zasady głównie w odniesieniu do procedur udzielania pozwoleń na prowadzenie inwestycji. Plan określił następujące główne kierunki rozwoju obszaru morskiego:

- zapewnienie bezpieczeństwa i efektywności żegluga;
- wzmocnienie rozwoju ekonomicznego poprzez optymalizację wykorzystania przestrzeni;
- promowanie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju rządu federalnego;
- długoterminowe, zrównoważone wykorzystanie zasobów i potencjału wyłącznej strefy ekonomicznej poprzez promowanie funkcji nieinwazyjnych, efektywne wykorzystanie przestrzeni poprzez określenie funkcji priorytetowych dla poszczególnych akwenów morskich;
- ochrona środowiska naturalnego.

Plan określił obszary funkcji priorytetowych i rezerwacyjnych oraz zapisy regulujące ich zagospodarowanie. W planie wyznaczono następujące funkcje: żegluga, eksploatacja zasobów nieożywionych, rurociągi i kable podmorskie, morskie badania naukowe, produkcja energii (w szczególności energia wiatrowa), rybołówstwo i marikultura, środowisko morskie, obszary wojskowe, przejście przez pas Fehmarn, rekreacja i turystyka, składowiska amunicji i osadzanie się osadów. Uznane trasy żeglugowe niezbędne dla żegluga międzynarodowej stanowią ramy ogólnej koncepcji planu. W planie wyznaczono obszary priorytetowe dla żegluga i rozwoju energetyki wiatrowej, gdzie wykluczono inne funkcje, o ile nie są one zgodne z priorytetowymi zastosowaniami. Obszary funkcji rezerwacyjnych zostały wyznaczone do celów żegluga, infrastruktury technicznej i badań naukowych, które zostały uznane za szczególnie ważne. Obecnie toczą się prace nad nową wersją planu.

Plan zagospodarowania przestrzennego dla Szlezwiku-Holsztynu reguluje cele i zasady rozwoju przestrzennego dla obszarów lądowych i morskich. Naczelną zasadą jest zrównoważony rozwój przestrzenny, który dostosowuje społeczne i ekonomiczne sposoby użytkowania przestrzeni do jej funkcji ekologicznych i prowadzi do trwałego, zrównoważonego ładu przestrzennego, gdzie zintegrowane zarządzanie strefą przybrzeżną powinno odgrywać ważną rolę. Plan wszedł w życie w 2010 roku i został ostatnio zmieniony 5 maja 2019 roku.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Mecklenburg-Vorpommern ma na celu wdrożenie zasad zrównoważonego rozwoju przestrzennego, który może doprowadzić do harmonizacji wymagań społeczno-ekonomicznych terytorium z jego funkcjami ekologicznymi. Plan został rozszerzony do strefy 12 mil morskich w latach 2003-2005 i przyjęty w 2005 r. W latach 2013-2015 został zweryfikowany i przyjęty w 2016 r.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Dolnej Saksonii zawiera postanowienia dotyczące produkcji energii wiatrowej i ochrony przyrody, morskiego przesyłu energii elektrycznej i żegluga. Cele planu dotyczą zarówno morza terytorialnego, jak i stref przybrzeżnych w aspekcie zrównoważonego rozwoju. Plan dla Dolnej Saksonii został zrewidowany w latach 2008 i 2012. Obecnie istnieją trzy wersje robocze projektu ze względu na proces nowelizacji z lat 2014, 2015 i 2016.

We wszystkich wymienionych procesach planistycznych zapewniono udział społeczeństwa poprzez konsultacje z interesariuszami. Przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, jak również transgraniczne konsultacje w ramach procedury ESPOO.

## **Szwecja**

Obszar morza terytorialnego w Szwecji podzielony jest na dwie strefy: wody publiczne (należące do państwa) i wody prywatne. Wody prywatne, obejmują obszar w paśmie do 300 m od linii brzegowej lub do izobaty 3 m, jeśli znajduje się ona poza tym obszarem, natomiast w zatokach, fiordach i archipelagach granicę między wodami prywatnymi i publicznymi regulują odrębne przepisy. Prywatny obszar wodny może być własnością zarówno osób prywatnych, prawnych, gmin lub państwa.

Podstawą prawną planowania przestrzennego obszarów morskich w Szwecji jest regulowane dwoma aktami prawnymi: Szwedzkim Kodeksem Ochrony Środowiska z 1998 roku oraz Ustawą o Planowaniu i Budownictwie z 2010 roku. Proces planistyczny regulowany jest rozporządzeniem w sprawie planowania przestrzennego obszarów morskich z 2015 r., które zawiera przepisy dotyczące granic, treści planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, odpowiedzialności za przygotowanie, konsultacji społecznych i współpracy z organami w procesie składania wniosków oraz monitorowania przebiegu prac. Według Ustawy o Planowaniu i Budownictwie, za opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego wód terytorialnych w granicach wód publicznych odpowiedzialne są władze gmin, zaś władze państwa zarządzają wyłączną strefą ekonomiczną. Odpowiedzialność za planowanie przestrzenne obszarów morskich spoczywa na Ministerstwie Środowiska i Energii. Wody prywatne nie podlegają planowaniu.

Opracowano trzy plany krajowe obejmujące morze terytorialne i wyłączną strefą ekonomiczną: Skagerrak, Morze Bałtyckie i Zatokę Botnicką. Projekty szwedzkich planów określają trzynaście funkcji akwenów: przesył energii elektrycznej, wydobywanie energii, obszar badań dla wydobywania energii, obronność, ogólne użytkowanie, kultura, natura, rekreacja, wydobywanie piasku, obszar badań do wydobywania piasku, żegluga morska, obszar badań dla żeglugi morskiej, rybołówstwo komercyjne. W planach określono również obszary, w których należy zwrócić szczególną uwagę na wysokie wartości przyrodnicze, wysokie wartości kulturowe lub interesy szwedzkiej obrony narodowej. Jesienią 2019 r. Szwedzka Agencja Gospodarki Morskiej i Wodnej była w trakcie finalizowania wymienionych projektów planów zagospodarowania przestrzennego. W grudniu 2019 r. finalna wersja planów została przekazana do rządu, który przygotowuje obecnie te plany do przyjęcia.

## **Litwa**

Planowanie przestrzenne obszarów morskich na Litwie podlega krajowym przepisom regulującym planowanie przestrzenne - Ustawa o Planowaniu Terytorialnym. W aktualizacji ustawy z 2013 r. zawarto zapisy dotyczące planowania przestrzeni morskiej. Aktem wykonawczym do ww. Ustawy są Zasady Sporządzania Złożonych Dokumentów Planowania Terytorialnego z 2014 r. Część przestrzeni morskiej (do izobaty 20 m) podlega również przepisom Ustawy o Pasiu Przybrzeżnym. Obszar litewskiej przestrzeni morskiej należy wyłącznie do Republiki Litewskiej.

Obecnie na obszarach morskich obowiązuje Kompleksowy Plan Republiki Litewskiej (i jej części „Tereny morskie”). Litewski plan jest dokumentem planowania strategicznego, którego celem jest stworzenie sprzyjających warunków do zarządzania wykorzystaniem morza, wspieranie niebieskiej gospodarki oraz zapewnienie dobrego stanu środowiska i zasobów morskich obszarów morskich Republiki Litewskiej. Plan był rozszerzeniem istniejącego planu lądowego kraju i tym samym finalizuje formalny system planowania, a jednocześnie zapewnia właściwe powiązanie działalności lądowej i morskiej. Część „Tereny morskie” tego planu, która stanowi uzupełnienie planowania przestrzennego na lądzie, została przyjęta w 2015 roku. Głównym celem planu jest: zapewnienie przejrzystych, znanych warunków użytkowania terytorium w całym państwie i przestrzeni podlegającej Republice Litewskiej oraz konsekwentne planowanie lądu i morza w jednym dokumencie.

Litewski plan opiera się na 5 mapach tematycznych wyznaczających obszary priorytetowe dla funkcji: zapewnienie równowagi ekologicznej, rezerwacja obszarów dla potrzeb krajowych, rozmieszczenie rozwoju infrastruktury technicznej, a także rozwój regionalny strefy przybrzeżnej.

Obecnie przygotowywany jest nowy kompleksowy plan Republiki Litewskiej. Część strategiczna pod nazwą Koncepcja Kompleksowego Planu dla terytorium Republiki Litewskiej (CPRL) została zatwierdzona przez Sejm w czerwcu 2020 r. Plan jest w fazie finalizacji, przygotowywany do przedłożenia Rządowi.

## **Dania**

Obecnie Dania nie wdrożyła jeszcze planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Opracowano jednak szereg planów sektorowych, które zapewnią kluczowy wkład w nadchodzący proces planowania. Przewiduje się, że duński plan przejdzie przez proces konsultacji społecznych, a także międzynarodowych konsultacje ESPOO w styczniu 2021 r., a ukończony zostanie do końca 2021 r. Plan ten obejmuje morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną.

Podstawą prawną planowania przestrzennego obszarów morskich jest Ustawa o planowaniu przestrzennym obszarów morskich z 2016 r., która ustanawia ramy planowania przestrzennego na duńskich obszarach morskich. Wody wewnętrzne, morze terytorialne oraz wyłączna strefa ekonomiczna należą do państwa i są zarządzane przez rząd Królestwa Danii.

Głównym celem planu jest osiągnięcie wzrostu gospodarczego, rozwoju obszarów morskich i zrównoważonego wykorzystywania zasobów morskich, przy jednoczesnym uwzględnieniu interakcji między lądem a morzem oraz zacieśnienia współpracy transgranicznej. Zgodnie z ustawą o planowaniu przestrzennym obszarów morskich, zidentyfikowano konieczność poprawy koordynacji działań prowadzonych w duńskiej przestrzeni morskiej oraz działań administracyjnych jej dotyczących.

Funkcje użytkowania akwenów, które mają być uwzględnione w przyszłym planie to przede wszystkim: energetyka, transport morski, rybołówstwo i akwakultura, ochrona i wydobywanie surowców oraz ochrona i poprawa stanu środowiska. Działania związane z obronnością państwa, dziedzictwem kulturowym, oraz użytkowaniem wód przybrzeżnych nie będą regulowane przez plan, ale będą w nim uwzględnione.

## **4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Liczba	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy Morskie	1	Ustawa z dnia 31 marca	Organem sporządzającym plan zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Gdańsku (planu GDA), jest dyrektor Urzędu



		1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami))	Morskiego w Gdyni. Plan będzie narzędziem polityki przestrzennej państwa służącym administracji morskiej w takich zadaniach jak: prowadzenia polityki wewnętrznej wobec obszaru, m.in. np. poprzez wydawanie pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp.
Urzędy Marszałkowskie	1	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603 ze zmianami) art. 2	Obszar objęty planem GDA w części obejmującej zewnętrzne portowe (redę portu) wody leży poza granicami jednostek samorządu terytorialnego, a wody wewnętrzne portu położone są w granicach województwa pomorskiego. Jego zakres praw i obowiązków obejmuje obszary bezpośrednio sąsiadujące (styczne) z obszarem opracowania planu. Dotyczy on m. in. sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz strategii rozwoju województwa. Plan zawiera ustalenia wiążące samorząd województwa, w szczególności przy sporządzaniu planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Zgodnie z ustawą, plan będzie uzgadniany z marszałkiem województwa – w zakresie terenów rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim, ustalonego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Plan GDA nie wymaga zmiany tego planu.
Samorządy Gminne	1	Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT, GUS Stan w dniu 1.01.21 r.	Obszar objęty planem GDA w części obejmującej zewnętrzne portowe (redę portu) wody leży poza granicami jednostek samorządu terytorialnego, a wody wewnętrzne portu położone są w granicach miasta Gdańska. Z uwagi na podział kompetencji w zakresie planowania przestrzennego realizowanego przez samorząd terytorialny, szczególna rola należy do miasta Gdańsk, które dla obszarów sąsiadujących z obszarami morskimi ma prawo sporządzać miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które są aktami prawa miejscowego, a dla całego swojego terytorium, łącznie z wewnętrznymi wodami portowymi – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które nie jest aktem prawa powszechnie obowiązującym lecz aktem kierownictwa wewnętrznego, wiążącym jego organy. Plan zawiera ustalenia wiążące samorząd miejski, w szczególności przy sporządzaniu planów miejscowych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z ustawą, plan GDA będzie uzgadniany z Prezydentem m. Gdańska – w zakresie wpływu jego ustaleń na zagospodarowanie pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani oraz zagospodarowanie przestrzenne miasta. Plan GDA nie wymaga zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego ani planów miejscowych, za wyjątkiem planu w Brzeźnie w celu zaplanowania dostępu od strony lądu do mariny planowanej na wniosek Prezydenta m. Gdańska
Inwestorzy	Liczba podmiotów: 79857 (2019 r.)	<a href="https://www.gdansk.pl/gdan-skwlicz-bach/gospo-darka,a,108053">https://www.gdansk.pl/gdan-skwlicz-bach/gospo-darka,a,108053</a> , dostęp 18.02.21	Dla inwestorów plan GDA 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 oraz rozwoju polskich obszarów morskich.
Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej	10767 (woj. pomorskie, rok 2018)	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2019, Główny Urząd	Wdrożenie planu będzie miało bezpośredni lub pośredni wpływ na wzrost wartości dodanej wytworzonej przez przedsiębiorstwa funkcjonujące w polskiej gospodarce morskiej, w szczególności w mieście Gdańsku, ob-

		Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2019 r.	szarze metropolitalnym Gdańsk – Gdynia – Sopot i w województwie pomorskim. Plan powinien pozytywnie wpłynąć na rozwój tych przedsiębiorstw.
Społeczeństwo	Gdańsk: 471525 osób OMGGS: 1614582 Woj. pomorskie: 2209900	Wikipedia, dostęp 18.02.21	Wdrożenie planu może pozytywnie oddziaływać na społeczeństwo. Rozwój przedsiębiorstw gospodarki morskiej i jego kooperantów spowoduje rozwój całej gospodarki morskiej, co w konsekwencji może stworzyć dodatkowe miejsca pracy i polepszyć warunki życiowe wielu ludzi zamieszkujących w obszarze oddziaływania planu, szczególnie w Gdańsku, obszarze metropolitalnym Gdańsk – Gdynia – Sopot (OMGGS) i w województwie pomorskim.

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

21.01.2020 roku miało miejsce podanie do publicznej wiadomości informacji Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni o przystąpieniu do sporządzania projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego z Gdańsku oraz zawiadomienie na piśmie instytucji i organów właściwych do opiniowania i uzgadniania planu. Dyrektor ustalił termin składania wniosków do planu na dzień 27.03.2020. W ustalonym terminie 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 w Gdańsku i instytucji naukowych. Nie wpłynęły żadne wnioski od podmiotów innych (usługowych, mieszkaniowych) położonych w pobliżu akwenów portowych. Niektóre podmioty zawarły swoje wnioski w kilku pismach. 5 pism nie zawierało żadnych postulatów adresowanych do planu, pozostałe zawierały od 1 do 26 wniosków. Łącznie zidentyfikowano 81 wniosków od instytucji i organów i 73 wnioski od innych podmiotów, razem 154.

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 dotyczące budowy nowych elementów (rejonów przeładunkowych) portu, a także nowych obiektów infrastruktury technicznej, w tym ochrony brzegów i ochrony przeciwpowodziowej. Często wnioski o tej samej intencji 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 w akwatoriach jak i terytoriach portowych. 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 mogły być uwzględnione, ani nawet rozpatrywane poza tymi granicami. Znaczna grupa wniosków dotyczyła remontów, przebudowy czy modernizacji nabrzeży portowych, przy czym tylko w nielicznych przypadkach wnioski ujawniały możliwość i 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 – uznano, że przy takich pracach jest możliwe i dopuszczalne wejście w przyległe akweny i odpowiednie ustalenie, co do zasady, powinno być zawarte w planie.

Prawie wszystkie wnioski dotyczące akwenów portowych – na ówczesnym, 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 6 wniosków nie było możliwych do uwzględnienia z przyczyn prawnych. 29.06.2020 roku Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni ogłosił Wykaz uwag i wniosków do projektu planu na stronie internetowej Urzędu.



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 ustalają listy działań publicznych (w tym inwestycji), wymaganych dla realizacji planu, a więc także skali zaangażowania środków publicznych.</p>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Plan nie generuje kosztów dla budżetu państwa. Zawiera wyłącznie przepisy i instrukcje wykorzystywania przestrzeni morskiej i wyznacza granice poszczególnych obszarów funkcjonalnych.</p> <p>Przed wszystkim trzeba zauważyć, że plany obszarów morskich nie powodują bezpośrednich skutków finansowych wynikających z ich zatwierdzenia. Nie zachodzi bowiem sytuacja charakterystyczna dla planowania miejscowego, opisana w art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (pizp), kiedy w związku z uchwaleniem planu lub jego zmianą korzystanie z nieruchomości [prywatnej] lub jej części stało się niemożliwe lub istotnie ograniczone i właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu przysługuje roszczenie o wykup lub odszkodowanie, bo właścicielem wód morskich jest Skarb Państwa. Podobnie w sytuacji obniżenia wartości nieruchomości wodnej. Tu jednak można rozpatrywać przypadek kiedy zatwierdzenie planu wód morskich lub jego zmiana uniemożliwia korzystanie sąsiadujących nieruchomości lądowych lub istotnie je ogranicza albo powoduje zmniejszenie ich wartości. W ustawie nie ma, co prawda, przepisu analogicznego do art. 36 ustawy o pizp, jednak zobowiązanie Skarbu Państwa do odszkodowania na rzecz właściciela takich nieruchomości lądowych, a nawet do ich wykupu można wyprowadzić z ogólnych zasad Kodeksu Cywilnego. Ustalenia planu GDA jednak nie powodują w żadnym miejscu takiego negatywnego oddziaływania na sąsiadujące nieruchomości lądowe.</p> <p>Nie zachodzi też w przypadku planów wód morskich sytuacja, też z powodu jednolitej własności Skarbu Państwa tych wód, poboru jednoarowej opłaty (tzw. renty planistycznej) w przypadku wzrostu wartości nieruchomości wodnej (objętej planem) w wyniku zatwierdzenia planu wód morskich. I tu jednak można rozpatrywać sytuację kiedy zatwierdzenie planu powoduje zwiększenie wartości sąsiadujących nieruchomości lądowych. W przypadku planu GDA takie sytuacje zachodzą, gdy, np. plan rozszerza spektrum dopuszczalnych funkcji w poszczególnych akwenach, a więc równocześnie możliwości ich wykorzystania gospodarczego, a w konsekwencji także wykorzystania gospodarczego terenów przybrzeżnych. W ustawie nie ma przepisu ustanawiającego rentę planistyczną i nie da się wywieść z Kodeksu Cywilnego obowiązku takiej renty – wzrost wartości nieruchomości lądowych nie będzie miał wpływu na sektor finansów publicznych.</p> <p>W przypadku planów wód morskich, też z powodu jednolitej własności Skarbu Państwa tych wód, nie zachodzi sytuacja charakterystyczna dla planowania miejscowego, a wynikająca z ustawy o nieruchomościach, przechodzenia z mocy prawa na własność Skarbu Państwa lub gminy gruntów przeznaczonych w planie miejscowym na cele inwestycji publicznych, czego konsekwencją jest zapłata za te grunty.</p> <p>Plan nie generuje także dodatkowych kosztów dla samorządów województw, ponieważ sporządzenie i uchwalenie przez te samorządy planów zagospodarowania przestrzennego województw jest obowiązkiem wynikającym z 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 pienięż- nym (w mln zł)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepie- niężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemie- rzalne	Załogi statków	Poprawa bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich.						
	Urzędy Morskie	Optymalizacja procesów organizacyjnych i procedur administracyjnych.						
	Ekoturystyka i środowi- sko	Morskie planowanie przestrzenne może przynieść istotne korzyści dla środowiska, ponieważ plan stosuje podejście ekosystemowe, jako nadrzędną zasadę i zakłada równowagę między korzyściami ekonomicznymi a korzyściami dla środowiska.						



		W rezultacie można zabezpieczyć ważne obszary ochrony środowiska, odsunąć od nich presje ekologiczne i zapewnić szanse na rozwój gospodarczy. Oprócz pozytywnego wpływu planu na środowisko poprzez ochronę ważnych obszarów środowiskowych, istnieje również wpływ ekonomiczny, tj. pozytywny wpływ na ekoturystykę.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W punkcie 2 OSR wskazano bariery wiarygodnego oszacowania wpływu planu GDA 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 jego funkcjonowania.  Obniżenie kosztów transakcyjnych (przeanalizowane w punkcie 2 OSR) prawdopodobnie wzmocni gospodarkę morską i przyspieszy działalność gospodarczą, poprzez optymalizację procedur administracyjnych oraz koordynację działań na obszarach morskich. Obniżenie kosztów administracyjnych i poszukiwawczych, w związku z wdrożeniem Planu ZGD, wpłynie na wartość dodaną działalności gospodarczej w obszarach morskich.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE .	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> 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 elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych obowiązków informacyjnych.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Określenie wpływu na rynek pracy wymaga zdefiniowania obszaru będącego pod wpływem działalności gospodarczej prowadzonej 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 GDA nie jest możliwe do jednoznacznego określenia.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Środowisko naturalne – wyznaczenie przez plan GDA akwenów o funkcji podstawowej i dopuszczalnej – ochrona środowiska i przyrody i wprowadzenie w ich granicach ograniczeń dla działalności gospodarczej a także wyznaczenie obszarów działalności gospodarczej, w tym działalności uciążliwej dla środowiska (np. wydobywanie pisku) oraz ustalenie w nich ograniczeń wynikających z istniejących uwarunkowań naturalnych, szczególnie w obszarach cennych przyrodniczo wpłynie pozytywnie na stan środowiska morskiego wód portu gdańskiego.  Sytuacja i rozwój regionalny – plan GDA będzie wywierał korzystny wpływ na rozwój regionalny poprzez zapewnienie większej pewności prawa, koordynację działań na obszarach morskich i optymalizację procedur administracyjnych, a w konsekwencji niższe koszty transakcyjne. Może się to przyczynić do wzrostu zainteresowania potencjalnych inwestorów inwestowaniem na obszarach morskich oraz lądowych obszarach przybrzeżnych. Najbardziej obiecującymi sektorami rozwojowymi w porcie w Gdańsku są rozbudowa potencjału przeładunkowego portu m. in. poprzez budowę nowych struktur portowych, morska gospodarka turystyczna, szczególnie obsługa żeglugi jachtowej, przemysł stoczniowy i	



	<p>wykorzystanie wybranych akwenów portowych dla działalności gospodarczej nie zaliczanej formalnie do gospodarki morskiej (OZE, domy na wodzie).</p> <p>Mienie państwowe – inwestycje portowe i infrastrukturalne są często inwestycjami państwowymi, a prawie zawsze publicznymi. Dzięki wprowadzeniu planu GDA inwestycje te będą mogły być prowadzone w sposób bezkonfliktowy i tańszy.</p> <p>Informatyzacja – poprzez zebranie danych i opracowanie planu wraz z warstwą bazą danych w odpowiednich aplikacjach istnieje możliwość dostępu do tych danych szerokiemu gronu zainteresowanych, a w konsekwencji przeprowadzania np. badań, analiz lub innych działań zmierzających do podejmowania decyzji związanych np. z prowadzoną działalnością gospodarczą na obszarze portu.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Według Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE plany zagospodarowania przestrzennego wód morskich muszą zostać opracowane najpóźniej do 31 marca 2021 r. W związku z tym granicznym terminem ogłoszenia rozporządzenia jest dzień 31 marca 2021 r., a plan wchodzi w życie po 30 dniach od jego ogłoszenia. Dla wód zewnętrznych portu w Gdańsku realizacją dyrektywy unijnej może być Plan zagospodarowania przestrzennego wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000. Natomiast dla wewnętrznych wód portowych, nie objętych ww. planem – pierwszym planem zagospodarowania przestrzennego wód morskich będzie plan GDA. Równocześnie plan GDA w części dotyczącej zewnętrznych wód portowych zastąpi i uszczegółowi ustalenia planu w skali 1:200 000. Rozporządzenie przyjmujące plan GDA zostanie ogłoszone po uzyskaniu wymaganych prawem uzgodnień i opinii, po przeprowadzeniu niezbędnych konsultacji społecznych i po rozpatrzeniu uwag i wniosków od zainteresowanych podmiotów.

Główną rolę we wdrażaniu rozporządzenia będzie miał Urząd Morski w Gdyni, który w razie konieczności będzie się wspierał usługami innych instytucji, np. odpowiedzialnych za realizację obowiązku informacyjnego.

Cały proces wprowadzania rozporządzenia będzie koordynowany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

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

Projekt planu GDA został opracowany na podstawie Ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami), zgodnie z wymogami obowiązujących przepisów prawa.

Zgodnie z Art. 371 ust. 1 Ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami) plan GDA podlegać będzie okresowej ocenie, co najmniej raz na 10 lat.

Monitorowanie wdrożenia planu GDA wynika z zapisów Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, jednakże system monitorowania planu jest dopiero w trakcie opracowywania m.in. w ramach projektu unijnego Pan Baltic Scope.

Efekty wprowadzenia planu GDA będą przede wszystkim mierzone poprzez weryfikację realizacji założonych celów priorytetowych, przedstawionych w punkcie 2 OSR, 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 nieznane, sposoby korzystania z morza.

#### 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, Belgia, 2011.

*Maritime Spatial Planning Country Information – Denmark*, European MSP Platform European Commission, Denmark 2020.

*Maritime Spatial Planning Country Information – Germany*, European MSP Platform European Commission, Germany 2020.

*Maritime Spatial Planning Country Information – Lithuania*, European MSP Platform European Commission, Lithuania 2020.

*Maritime Spatial Planning Country Information – Sweden*, European MSP Platform European Commission, Sweden 2020.

*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Morskich Wód Wewnętrznych Części Zatoki Gdańskiej*, Biuro Urbanistyczne PPP Sp. z o.o., Gdańsk 2020.

*Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Gdańsku*, Biuro Urbanistyczne PPP Sp. z o.o., Gdańsk 2021.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 poz. 2135 ze zmianami).