



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Nazwa projektu

Plan zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

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

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Data sporządzenia

projekt 2021-01-29

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 morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami), stanowi istotną przesłankę przemawiającą za koniecznością kompleksowego uregulowania procesów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Dla znacznej części obszaru objętego planem zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie (zwanym dalej planem WLA), 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 Plan ten dla obszaru objętego planem WLA wyznacza akwen o funkcji podstawowej- funkcjonowanie portu lub przystani (Ip). Dla wód wewnętrznych portu morskiego we Władysławowie nie ma obecnie żadnej regulacji z zakresu planowania przestrzennego, gdyż ww. Plan ich nie obejmuje. Tak więc, plan WLA 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 prawną dla obszaru wód wewnętrznych portu morskiego we Władysławowie. Plan WLA 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 WLA 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 żeglugi 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. Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich powinien więc stanowić jasny i przejrzysty zbiór zasad wykorzystywania przestrzeni morskiej. Dlatego Dyrektywa

zwraca uwagę także na konieczność zachowania w procesie planistycznym zintegrowanego podejścia, konsultacji z interesariuszami i wykorzystania najlepszych dostępnych danych i informacji. Ustanawia ona również obowiązki 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. Planowanym terminem przyjęcia projektu Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 przed upływem tego terminu- I kwartał 2021 r.”.

Proces planowania uwzględnia relacje między lądem i morzem. Relacje te zostały szczegółowo przeanalizowane w uwarunkowaniach planu WLA, zaś w ustaleniach planu WLA 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 wydobywania 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* (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami). W rozumieniu tej ustawy, plan WLA obejmuje obszar portu morskiego, którego granice zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 6 lipca 2007 r. w sprawie granicy portu morskiego we Władysławowie (Dz. U. z 2007 r. nr 134 poz. 942). Akwatorium portu morskiego we Władysławowie obejmuje fragment morskich wód wewnętrznych w granicach Gminy Władysławowo i fragment morza terytorialnego. Plan WLA nie obejmuje natomiast terenów lądowych sąsiadujących z akwenamiorskimi; są one -jako obszary przyległe do granic planu- analizowane w ramach uwarunkowań do planu WLA.

Plan WLA 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 WLA 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 projektowanych granic stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa.

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

Plan WLA 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. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 ze zmianami) plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przyjmuje Rada Ministrów w drodze rozporządzenia.

Uwzględniając powyższe ramy prawne, plan WLA 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 WLA będzie określał sposoby zagospodarowania przestrzeni i rozstrzygał potencjalne konflikty między nimi. W szczególności będzie rozstrzygał o:

- kierunkach rozwoju transportu morskiego - uwzględniając ekonomikę i bezpieczeństwo żeglugi (m.in. wzrost parametrów statków) oraz potrzeby rozwoju infrastruktury portowej portu morskiego we Władysławowie;
- 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 oraz infrastruktury ochrony brzegów - wskazując obszary i warunki rozbudowy infrastruktury technicznej, połączenia infrastruktury na styku lądu i morza tak, aby uwzględnić potrzeby sieci infrastrukturalnych oraz infrastruktury ochrony brzegów;
- obszarach ważnych dla rybołówstwa - 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; 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 WLA jest regulowanie zagospodarowania i użytkowania obszarów morskich. Plan WLA 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 WLA pozwoli ograniczyć konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem, zapewnić trwałość nieodnawialnych zasobów i procesów przyrodniczych w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń, a także umożliwi osiągnięcie celów wynikających z krajowych dokumentów strategicznych. Plan WLA będzie stanowił podstawę wydawania decyzji odnoszących się do użytkowania i zagospodarowania obszaru akwatorium portu morskiego we Władysławowie.

Plan WLA 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 WLA 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 WLA realizuje ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, w zakresie szczegółowych ustaleń dla fragmentu obszaru objętego tym planem.

Plan WLA wprowadza istotne 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.

Plan WLA 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. Oprócz funkcji zawartych w ww. rozporządzeniu zaproponowano w planie WLA nowe funkcje: ochrona brzegu (C), funkcjonowanie portu (Ip), stocznia (Ps), marina (Sm).

Funkcje podstawowe oznaczają wiodące przeznaczenia obszaru. W planie WLA wyznaczono następujące rodzaje funkcji podstawowych: ochrona brzegu (C), funkcjonowanie portu (Ip), stocznia (Ps), transport (T). 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 WLA ustalono w szczególnych przypadkach ograniczenia przestrzenne lub funkcjonalne w zakresie funkcji dopuszczalnych. W planie WLA wyznaczono następujące rodzaje funkcji dopuszczalnych: obronność i bezpieczeństwo państwa (B),

funkcjonowanie portu (Ip), infrastruktura techniczna (I), marina (Sm).

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

- rozbudowa portu morskiego we Władysławowie w sposób zrównoważony,
- zapewnienie możliwości rozwoju i bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- rozwój i utrzymanie sieci infrastruktury technicznej,
- trwałe i zrównoważone 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.

Plan WLA 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.

Podczas tworzenia planu WLA 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.

W toku przygotowania planu WLA, posługując się analizą synergii i konfliktów, zidentyfikowano występujące i potencjalne konflikty przestrzenne.

Przyjmuje się, że plan WLA będzie rozstrzygał lub ograniczał konflikty przestrzenne, a pozostałe rodzaje konfliktów są i będą regulowane przez działania podejmowane na podstawie odrębnych przepisów. W planie WLA za konflikt nie jest uznawana sytuacja, gdy brak możliwości jednoczesnego w czasie lub przestrzeni użytkowania, zagospodarowania określonej przestrzeni dla dwóch sposobów jej wykorzystania został wcześniej rozstrzygnięty w ramach istniejącego porządku prawnego. W analizie synergii i konfliktów uwzględniono także konflikty (obszary problemowe), które -pomimo rozstrzygnięć prawnych- blokują ważne z punktu widzenia dokumentów strategicznych funkcje rozwojowe polskich obszarów morskich lub/i budzą społeczny sprzeciw.

Plan WLA 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 WLA nie należy się spodziewać dodatkowych kosztów „rozruchowych”, np.: kosztu stworzenia stałego punktu kontaktowego, gdyż taki punkt powstanie wcześniej, w związku z wdrażaniem planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej 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 trans-

akcji 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 to 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) 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 WLA w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej będą mogły być oszacowane i skwantyfikowane dopiero na etapie okresowej oceny, której konieczność dokonania przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni wynika z art. 37h ustawy z dnia 21 marca 1991 r o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, a więc po 10 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 oraz miast i gmin nad Zatoką Gdańską, jeśli skutki jego wdrożenia będą prowadziły 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 1. Bariery oceny ilościowej skutków Planu WLA

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 WLA 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 WLA, działalność morska będzie mogła 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 się morskimi 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 żeglugi;
- 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 żeglugi międzynarodowej stanowią ramy ogólnej koncepcji planu. W planie wyznaczono obszary priorytetowe dla żeglugi i rozwoju energetyki wiatrowej, gdzie wykluczono inne funkcje, o ile nie są one zgodne z priorytetowymi zastosowaniami. Obszary funkcji rezerwacyjnych zostały wyznaczone do celów żeglugi, 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 żeglugi. 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 przygotowwany 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, przygotowwany 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
Urząd Morski	Urząd Morski w Gdyni	- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2020 t. j. poz. 2135); - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (Dz. U. Nr 98, poz. 438 z późn. zm.).	Plan WLA stanowić będzie narzędzie polityki przestrzennej państwa służącym administracji morskiej do zarządzania akwenami wód morskich, m.in. np. poprzez wydawanie pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp.
Urząd Marszałkowski	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603) art. 2	Obszar planu WLA nie podlega jurysdykcji jednostek samorządu terytorialnego. Jednostki te posiadają jednak zakres praw i obowiązków obejmujący obszary bezpośrednio sąsiadujące z obszarem opracowania planu. Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, plan WLA będzie uzgadniany z marszałkiem województwa w zakresie rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim, ustalonego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Plan WLA będzie zawierał ustalenia wiążące wobec obszarów położonych w jego sąsiedztwie od strony lądu, w szczególności wobec planów gminnych, w tym planu przestrzennego województwa pomorskiego.
Samorząd Gminny	-Gmina Władysławowo	Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 2017 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów, wchodzących w skład województw (M.P. 2017 poz. 853). Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT, GUS Stan w dniu 01.01.2021 r.	Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, plan WLA będzie uzgadniany z organami wykonawczymi jednostek samorządu terytorialnego znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru nim objętego – w zakresie wpływu jego ustaleń na zagospodarowanie pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani oraz zagospodarowanie przestrzenne gminy Władysławowo. Plan WLA będzie zawierał ustalenia wiążące wobec obszarów położonych w sąsiedztwie obszaru planu od strony lądu, w szczególności wobec miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Na etapie analizy uwarunkowań do planu WLA, przeanalizowana została sytuacja planistyczna w gminie Władysławowo w sąsiedztwie obszaru objętego planem w celu koordynacji planowanego zagospodarowania przestrzennego na styku lądu i wody. Przyjęcie planu WLA nie będzie skutkowało bezpośrednio koniecznością zmiany

			obowiązującego przybrzeżnych planu miejscowego
Inwestorzy	9532 podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowane w województwie pomorskim (na dzień 31.12.2019 r.), których podstawowa działalność związana jest z szeroko rozumianą gospodarką morską	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2020 r.	Wdrożenie planu WLA może przyczynić się do ułatwienia oraz usprawnienia procesu inwestycyjnego. Plan WLA stanowić ma narzędzie służące wszystkim, którzy dążą do rozwoju polskiej gospodarki morskiej, w tym wzmocnienia pozycji polskich portów morskich, zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego oraz rozwoju polskich obszarów morskich, a także przybrzeżnych, w tym o funkcji turystyki, sportu i rekreacji.
Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej	9532 podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowane w województwie pomorskim (na dzień 31.12.2019 r.), których podstawowa działalność związana jest z szeroko rozumianą gospodarką morską	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2020 r.	Wdrożenie planu WLA będzie miało bezpośredni lub pośredni wpływ na rozwój przedsiębiorstw funkcjonujących w sektorze polskiej gospodarki morskiej.
Społeczeństwo	Mieszkańcy Gminy Władysławowo: 15332 osób, mieszkańcy województwa pomorskiego: 2346717 osób	Ludność. Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym (stan w dniu 30.06.2020), na podstawie publikacji GUS z dnia 15.10.2020 r.	Wdrożenie planu WLA może pozytywnie oddziaływać na społeczeństwo w aspekcie gospodarczym, a także społecznym. Rozwój sektora gospodarki morskiej może stworzyć dodatkowe miejsca pracy i polepszyć warunki życiowe mieszkańców gmin nadmorskich.

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

Projekt planu WLA podlega konsultacjom społecznym zgodnie z Opisem przedmiotu zamówienia na opracowanie projektu planu zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko akwenów portu morskiego we Władysławowie. Przewidziano dwa krajowe spotkania konsultacyjne, w tym jedno w ramach wymaganego przepisami prawnymi wyłożenia projektu planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do publicznego wglądu. Ponadto w trakcie prowadzenia prac nad sporządzaniem planu WLA zorganizowano dodatkowe spotkania konsultacyjne z przedstawicielami gminy Władysławowo oraz Zarządu Portu „Szkuner” Sp. z o.o. Spotkania zostały zorganizowane przez Wykonawcę projektu Planu – Biuro Urbanistyczne PPP Sp. z o.o. oraz Urząd Morski w Gdyni.

Pierwsze krajowe spotkanie konsultacyjne

W dniu 3 listopada 2020 r. miało odbyć się pierwsze spotkanie konsultacyjne w ramach opracowywania projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie, jednakże w związku z pogarszającą się sytuacją epidemiologiczną w Polsce, podjęta została decyzja o rezygnacji ze spotkania.

Wystąpienia, które miały mieć miejsce podczas spotkania konsultacyjnego, zostały nagrane w dniu 3 listopada 2020 r. zamieszczone na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Gdyni pod adresem www.umgdy.gov.pl/, w zakładce „Aktualności”, jako informacja pt.: „Spotkanie konsultacyjne w sprawie planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie”.

Poza nagrałymi wystąpieniami ww., na stronie Urzędu Morskiego w Gdyni zamieszczono:

- Prezentację oraz nagranie wideo Projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko - przebieg procedury planistycznej z harmonogramem prac;
- Prezentację oraz nagranie wideo – Projekt planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko – wstępny projekt planu;
- Prezentację oraz nagranie wideo – Projekt planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko – wstępna Prognoza;
- Rysunek planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie - wstępna

wersja v.0;

- Uzasadnienie do wstępnego projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie;
- Rysunek pt.: „Charakterystyka uwarunkowań do projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie”;
- Formularz do wnoszenia uwag do projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie, pierwsze spotkanie konsultacyjne dot. planu w wersji v.0.

Termin składania uwag (z wykorzystaniem zamieszczonego wzoru formularza) został wyznaczony do dnia 13 listopada 2020 r. na adres planymorskie@umgdy.gov.pl.

Do dnia 23 listopada 2020 r. wpłynęło do Urzędu Morskiego w Gdyni 6 pism zawierających uwagi. Zostały one zebrane w formie odrębnego wykazu.

Drugie krajowe spotkanie konsultacyjne

...

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

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, 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 o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, nie ma, co prawda, przepisu analogicznego do art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, 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 WLA nie powodują w żadnym miejscu takiego negatywnego oddziaływania na sąsiadujące nieruchomości lądowe.

Nie zachodzi też w przypadku planów wód morskich sytuacja, między innymi 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 WLA nie zachodzi sytuacja, gdy 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 o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej 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.

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.

[illegible]

JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Plan WLA 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. Ustalenia planu WLA nie ustalają listy działań publicznych (w tym inwestycji), wymaganych dla realizacji planu, a więc także skali zaangażowania środków publicznych.												
	W ramach kosztów sektora finansów publicznych wystąpią jedynie koszty sporządzenia projektu planu WLA – zgodnie z umową zawartą z Wykonawcą.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Plan WLA nie generuje kosztów dla budżetu państwa. Zawiera wyłącznie przepisy dotyczące zagospodarowania przestrzeni morskiej i wyznacza granice poszczególnych obszarów funkcjonalnych.												
	Plan WLA nie generuje dodatkowych kosztów dla samorządów województw, ponieważ sporządzenie i uchwalenie przez te samorzady planów zagospodarowania przestrzennego województw jest obowiązkiem wynikającym z art. 3 ust 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne	Załogi statków	Poprawa bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich.											
	Urzędy Morskie	Optymalizacja procesów organizacyjnych i procedur administracyjnych.											
	Ekoturystyka i środowisko	Morskie planowanie przestrzenne może przynieść istotne korzyści dla środowiska, ponieważ w planach stosuje podejście ekosystemowe, jako nadrzędną zasadę i 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 planowania przestrzennego obszarów morskich 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	<p>Wiarygodna ocena skutków regulacji związanych z przyjęciem planu WLA będzie możliwa dopiero na etapie OSR ex-post. Dokładne oszacowanie wpływu planu WLA może mieć miejsce dopiero po wielu latach jego funkcjonowania. Skutki wprowadzenia planu WLA w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej będą mogły być oszacowane i skwantyfikowane dopiero na etapie okresowej oceny, której konieczność dokonania przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni wynika z art. 37h ustawy z dnia 21 marca 1991 r o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, a więc po 10 latach od jego wprowadzenia.</p> <p>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 WLA, wpłynie na wartość dodaną działalności gospodarczej w obszarach morskich.</p>
--	---

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

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE

☐ tak
☒ nie
☐ nie dotyczy

☒ zmniejszenie liczby dokumentów
☒ zmniejszenie liczby procedur
☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Projekt planu WLA nie wprowadza nowych obowiązków informacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

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 WLA nie jest możliwe do jednoznacznego określenia.

Ustalenia planu WLA nie mają bezpośredniego wpływu na rynek pracy – plan stanowi zbiór ustaleń dotyczący rozwoju przestrzennego, które nie muszą przekładać się bezpośrednio na zatrudnienie na obszarze objętym planem.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne
☒ sytuacja i rozwój regionalny
☐ inne:

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

Sytuacja i rozwój regionalny:

Plan WLA będzie wywierał korzystny wpływ na rozwój regionalny poprzez koordynację działań na obszarach morskich i optymalizację procedur administracyjnych, co wpłynie na obniżenie kosztów transakcyjnych. Powyższe może się przyczynić do wzrostu zainteresowania potencjalnych inwestorów na obszarach morskich oraz lądowych obszarach przybrzeżnych.

W związku z koniecznością uwzględnienia wzajemnego oddziaływanie lądu i morza w procesie sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, plan WLA może korzystnie wpłynąć na koordynację działań prowadzonych w obszarach przybrzeżnych, a tym samym wpłynąć na zrównoważony rozwój regionu w zakresie polityki przestrzennej.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Dla obszaru redy portu morskiego we Władysławowie, objętej planem WLA, kwestię zagospodarowania przestrzennego reguluje Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000. Plan WLA, po wejściu w życie, zastąpi i uszczegółowi ustale-

nia Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000. Jednocześnie plan WLA będzie nową regulacją dla obszaru wód wewnętrznych portu morskiego we Władysławowie, którego nie obejmuje swoim zakresem Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000.

Za sporządzenie projektu Planu WLA odpowiedzialny jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, stosując podejście ekosystemowe. Plan WLA zostanie wdrożony po uzyskaniu wymaganych prawem uzgodnień i opinii (zgodnie z Art. 37e. ust. 1 pkt 7 i 8 Ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej), przeprowadzeniu niezbędnych konsultacji społecznych i po uwzględnieniu uwag i wniosków od zainteresowanych podmiotów.

Cały proces wprowadzania rozporządzenia będzie koordynowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju. Plan WLA zostanie przyjęty przez Radę Ministrów w drodze rozporządzenia.

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

Projekt Planu WLA został opracowany na podstawie Ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135), 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) Plan WLA podlegać będzie okresowej ocenie, co najmniej raz na 10 lat.

Monitorowanie wdrożenia planu WLA 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 WLA 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 akwenów portu morskiego we Władysławowie, Biuro Urbanistyczne PPP Sp. z o.o., Gdańsk 2020.

Prognoza Oddziaływania Na Środowisko Projektu Planu Zagospodarowania Przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie, Biuro Urbanistyczne PPP Sp. z o.o., Gdańsk 2020.

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