

<p>Nazwa projektu Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia 25 października 2021 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Oczekuje się że po wybudowaniu drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską nastąpi intensyfikacja procesów gospodarowania w polskich obszarach morskich, w szczególności na Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym. Powoduje to konieczność kompleksowego uregulowania procesów zagospodarowania przestrzennego tych obszarów morskich.

Plan zabezpiecza przestrzeń morską dla konkretnych działań, jak również zapewnia dzięki temu rozwiązanie zidentyfikowanych problemów w realizacji priorytetów rozwojowych polskich obszarów morskich.

Dokonując charakterystyki uwarunkowań w ramach planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód Zalewu Wiślanego „Planem”, ustalono że istnieje potrzeba zabezpieczenia przestrzeni morskiej dla takich działań jak:

- rozbudowa potencjału gospodarki morskiej opartej na funkcjach sieci portów morskich nad Zalewem,
- zapewnienie możliwości rozwoju i bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- gospodarcze wykorzystanie zasobów Zalewu, w szczególności:
 - rybołówstwa łodziowego (duże znaczenie Zalewu w zakresie pozyskiwania gatunków ryb komercyjnych szczególnie węgorza i sandacza),
 - turystyki sportu i rekreacji (oczekuje się intensyfikacji działalności żeglarskiej na Zalewie po wybudowaniu drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz w wyniku realizacji projektu Pętla Żuławska), zapewnienie warunków bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych,
- zapewnienie ochrony unikalnego dziedzictwa kulturowego regionu Zalewu oraz krajobrazów kulturowych.

Opracowanie i przyjęcie Planu rozwiąże zidentyfikowane problemy w 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 nieznanne, sposoby korzystania z morza.

Projekt stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego z art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, zgodnie z art. 15 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/EU z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., str. 135), powinny być opracowane w krajach członkowskich najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r.

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

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 jasną, przejrzystą i jednakową dla wszystkich użytkowników instrukcję wykorzystywania przestrzeni morskiej. Dlatego Dyrektywa zwraca uwagę także na konieczność zachowania w procesie planistycznym zintegrowanego podejścia, konsultacji z interesariuszami i wykorzystania najlepszych dostępnych danych i informacji. Ustanawia ona również obowiązek dokonywania przeglądów planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich nie rzadziej niż raz na dziesięć lat.

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

Rekomendowanym rozwiązaniem jest przyjęcie Planu. Zgodnie z art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej Plan przyjmuje się w drodze rozporządzenia Rady Ministrów.

Plan, jako narzędzie koordynacji funkcjonalnej i terytorialnej różnorodnych działań przestrzennych, pozwoli na realizację przedsięwzięć gospodarczych i społecznych w obszarach morskich Zalewu Wiślanego w sposób zrównoważony, tj. taki, który zapewnia efektywne wykorzystanie cech, zasobów i właściwości Zalewu i zminimalizuje konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem.

Głównym celem Planu jest uregulowanie zagospodarowania i użytkowania wód Zalewu Wiślanego. Plan umożliwi koordynację funkcjonalną i terytorialną różnorodnych działań przestrzennych, w tym w szczególności realizację przedsięwzięć inwestycyjnych na wodach Zalewu 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, w szczególności Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

Priorytety rozwoju polskich obszarów morskich zostały sformułowane w Polityce morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), która wskazuje, że celem strategicznym polityki morskiej państwa jest zwiększenie udziału sektora gospodarki morskiej w PKB oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej, a priorytetowe znaczenie w tym zakresie mają: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego.

Dlatego Plan został skonstruowany w taki sposób, aby zapewnić przestrzeń niezbędną do rozwoju żeglugi oraz zabezpieczyć przestrzeń do skomunikowania portów Zalewu między sobą i tych portów z polskimi portami Zatoki Gdańskiej oraz portami innych krajów w sposób bezpieczny i efektywny w sensie ekonomicznym. Po zapewnieniu przestrzeni na realizację tego priorytetu, pozostałą przestrzeń morską przydzielono tak aby umożliwić realizację pozostałych kierunków polskiej polityki przy poszanowaniu integralności morskich ekosystemów i minimalizacji negatywnych wpływów podejmowanych działań na środowisko morskie.

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

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

Plan wprowadza istotne nakazy, zakazy i ograniczenia odnoszące się do korzystania z obszarów morskich Zalewu, rozstrzyga o rozmieszczeniu w tych obszarach inwestycji celu publicznego, kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej oraz określa obszary i warunki ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego, uprawiania rybołówstwa

i akwakultury, pozyskiwania energii odnawialnej, poszukiwania, rozpoznawania kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż.

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

Plan przypisuje do wydzielonych akwenów funkcje podstawowe i dopuszczalne. Funkcje podstawowe oznaczają wiodące przeznaczenia obszaru wydzielonego w Planie, którego pozostałe sposoby użytkowania nie mogą zakłócać w sposób stały. Przy nadawaniu funkcji podstawowych kierowano się rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 roku w sprawie *wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025). Oprócz funkcji zawartych w tym dokumencie zaproponowano w Planie nowe funkcje podstawowe takie jak: ochrona brzegu morskiego, czy funkcjonowanie portu lub przystani. Funkcje dopuszczalne natomiast oznaczają inne możliwe sposoby użytkowania, które nie stanowią ograniczenia dla funkcji podstawowej i nie rodzą w tym zakresie konfliktów. W szczególnych przypadkach oznacza to jednak pewne ograniczenia w zakresie funkcji dopuszczalnych. Przy wyborze funkcji dopuszczalnych kierowano się podobnymi zasadami jak przy wyborze funkcji podstawowych oraz zapisami dokumentów strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej.

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

W toku przygotowania Planu, posługując się analizą synergii i konfliktów, zidentyfikowano występujące i potencjalne konflikty przestrzenne. Przyjmuje się, że Plan będzie rozstrzygał lub ograniczał konflikty przestrzenne, a pozostałe rodzaje konfliktów są i będą regulowane przez działania podejmowane na podstawie odrębnych przepisów.

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

Oczekuje się, że 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;
- obniżenie kosztów, takich jak:
 - koszty, związane z prowadzeniem działalności w przestrzeni morskiej Zalewu;
 - koszty poszukiwania lokalizacji;
 - koszty prawne;
 - koszty administracyjne.

Ponadto zakłada się zmniejszenie liczby konfliktów, które również generują koszty (np. dotyczące spadku aktywności gospodarczej w związku ze zwiększeniem kosztów operacyjnych prowadzenia działalności morskiej).

Koszty poszukiwania, koszty prawne i administracyjne nie mają jednakowego zastosowania dla wszystkich rodzajów działalności morskiej. Na przykład zastosowanie kluczowych zasad Planu będzie miało korzystny wpływ na transport, ponieważ zapewni bezpieczeństwo żeglugi jednostkom większym (a więc o wyższej efektywności na jednostkę przewożonych towarów) niż to miało miejsce dotychczas. Zmniejszą się koszty prowadzenia działalności (np. opłaty za ubezpieczenie, czy koszty ratowania jednostek, które utknęły na mieliźnie).

W poniższej tabeli przedstawiono przegląd spodziewanych skutków Planu dla poszukiwania, kosztów prawnych i administracyjnych dla poszczególnych rodzajów działalności związanej z morzem. Koszty poszukiwania, prawne i administracyjne mogą się wiązać ze znacznymi kosztami dla przedsiębiorstw morskich, zwłaszcza jeśli zaangażowane są liczne organy administracji. Problemem kwantyfikacji tych kosztów jest ich duża zmienność, trudne do oszacowania zróżnicowanie ze względu na rodzaje aktywności morskiej, zaangażowania, obszaru morskiego i rozmiaru działalności. Kolorem niebieskim zaznaczono te działalności gospodarki morskiej, dla których będą się pojawiały te koszty.

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

	Koszty administracyjne	Koszty poszukiwania	Koszty prawne	Koszty bezpośrednie prowadzenia działalności eksploatacyjnej
Żegluga				
Rybołówstwo komercyjne				
Rybołówstwo rekreacyjne				
Rozpoznawanie, poszukiwanie i wydobywanie kopalin ze złóż				
Pogłębianie				
Turystyka morska, sport i rekreacja (np. kąpieliska, mariny)				
Kable telekomunikacyjne i kolektory				

*Kolorem niebieskim wskazano oczekiwane koszty w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej, wynikające z wprowadzenia Planu

Źródło: na podstawie: 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

Skutki wprowadzenia Planu w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej będą mogły być oszacowane i skwantyfikowane dopiero na etapie tworzenia oceny skutków regulacji ex-post, a więc po 5 latach od wprowadzenia Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego.

Ponadto oczekuje się, że nastąpi 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. Potencjał przyspieszenia dotyczy głównie tych działań, które są obecnie ograniczone w ich ekspansji, czyli rybołówstwa i turystyki. W przypadku turystyki, wprowadzenie Planu może być bardzo znaczące, ze względu na wyznaczone lokalizacje dla nowych przystani. To w dużym stopniu określi, gdzie takie działania mogą mieć miejsce (stąd zmniejszenie kosztów poszukiwania);
- wzrost gospodarczy - Plan może mieć istotny wpływ na wzrost gospodarczy regionów nadzalewowych, jeśli skutki jego wdrożenia będą prowadzić do nowych inwestycji, które w innym przypadku nie zostałyby dokonane. Koncepcja wzrostu gospodarczego oznacza, że działalność gospodarczą może ulec zwiększeniu, jeśli zostaną osiągnięte cele Planu. Najlepszym przykładem jest rybołówstwo. Popyt na produkty rybne nadal rośnie, a zasoby rybne i flota rybacka w krajach Unii są nadal pod presją. Plan chroniąc tarliska zapewnia lepszy rozwój stad ryb komercyjnych. Jednak oszacowanie wzrostu, jaki przemysł mógłby osiągnąć ze względu na wprowadzenie Planu jest trudne, szczególnie jeśli występują inne czynniki rynkowe. Ponadto ze względu na brak danych dotyczących przyrostu stada ryb komercyjnych w wyniku ochrony tarlisk 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 zasobów i ponadto opiera się na czynnikach zewnętrznych, na które Plan nie ma wpływu. Jednym z tych czynników zewnętrznych jest rozwój światowej gospodarki, z którym rozwój gospodarki morskiej jest bezpośrednio związany.

Poniżej oszacowano i uszczegółowiono wpływ planu na warunki realizacji inwestycji, tj. koszty poszukiwania, koszty administracyjne i prawne oraz koszty bezpośrednie prowadzenia działalności gospodarczej na rybołówstwa komercyjnego, układanie światłowodów (kable), rozpoznawania, poszukiwania i wydobywania kopalin ze złóż, urządzania kąpielisk, tj. dziedzin albo poddanych regulacjom zewnętrznym albo wymagających uzyskania prawem wymaganych pozwoleń.

Rybołówstwo komercyjne:

- a) koszty prawne – brak wpływu: Plan nie zmienia kosztów prawnych związanych z prowadzeniem rybołówstwa, gdyż wynikają one z przepisów odrębnych;
- b) koszty administracyjne – brak wpływu: Plan nie zmienia kosztów administracyjnych związanych z prowadzeniem rybołówstwa, gdyż wynikają one z przepisów odrębnych;
- c) koszty poszukiwania – brak wpływu: Plan nie zmienia kosztów prawnych związanych poszukiwaniem łowisk, gdyż Plan nie wskazuje konkretnych obfitych łowisk;
- d) koszty bezpośrednie prowadzenia działalności gospodarczej – zmniejszenie: Plan poprzez ochronę tarlisk i dróg migracji zapewnia dobrostan stad ryb komercyjnych, przez co redukuje jednostkowe koszty połowu ze względu na większą obfitość ryb.

Kable:

- a) koszty prawne – zmniejszenie: Plan określa obszary przeznaczone pod układanie kabli i wskazuje przepisy prawne obowiązujące na tych akwenach co zmniejsza ryzyko inwestycji niezgodnych z prawem i skraca czas uzyskiwania pozwoleń;
- b) koszty administracyjne – zmniejszenie: przez zgromadzenie informacji na temat warunków panujących w akwenach Plan zmniejsza więc ryzyko ponoszenia przez inwestorów opłat za akweny, które po badaniach okażą się nieprzydatne do układania kabli (opłaty przewidzianej w art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej);
- c) koszty poszukiwania – zmniejszenie: Plan wskazuje obszary najbardziej predestynowane pod rozwój infrastruktury turystycznej;
- d) koszty bezpośrednie prowadzenia działalności gospodarczej – brak wpływu: Plan nie zmienia kosztów bezpośrednich układania kabli.

Rozpoznawanie, poszukiwanie i wydobywanie kopalin ze złóż:

- a) koszty prawne – zmniejszenie: Plan określa obszary przeznaczone pod poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin i wskazuje przepisy prawne obowiązujące na tych akwenach co zmniejsza ryzyko inwestycji niezgodnych z prawem i skraca czas uzyskiwania koncesji;
- b) koszty administracyjne – brak wpływu: Plan nie zmienia skali i wielkości opłat administracyjnych ani nie wskazuje obszarów wymagających badań geologicznych w pierwszej kolejności (najbardziej obiecujących dla wydobywania kopalin ze złóż);
- c) koszty poszukiwania – zmniejszenie: Plan wskazuje obszary gdzie nie wolno dokonywać poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin, przez co zmniejsza koszt poszukiwania tego typu obszarów przez prywatnych inwestorów oraz poprzez zakazy i nakazy (nadanie funkcji podstawowej) powoduje, że podmiot wydobywający jest narażony na mniejsze koszty będące wynikiem konfliktów z innymi użytkownikami (np. koszty wynikające z kolizji z jednostkami pływającymi);
- d) koszty bezpośrednie prowadzenia działalności gospodarczej – brak wpływu: Plan nie zmienia kosztów bezpośrednich prac wydobywczych czy związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż.

Kąpieliska:

- a) koszty prawne – zmniejszenie: Plan wskazuje przepisy prawne obowiązujące na poszczególnych akwenach co zmniejsza ryzyko inwestycji niezgodnych z prawem i skraca czas przygotowania materiałów niezbędnych do opracowania wniosku o umieszczenie kąpieliska w wykazie kąpielisk danej gminy;

- b) koszty administracyjne – brak wpływu: Plan nie ma wpływu na koszty administracyjne związane z tworzeniem kąpielisk;
- c) koszty poszukiwania – zmniejszenie: Plan zawiera pełną charakterystykę poszczególnych akwenów przez co zmniejsza koszt poszukiwania obszarów pod kąpieliska;
- e) koszty bezpośrednie prowadzenia działalności gospodarczej – brak wpływu: Plan nie zmienia kosztów bezpośrednich turystyki ale powoduje, że walory turystyczne nie ulegają degradacji.

Reasumując, lektura Planu zapewnia szczegółową, bardziej wiarygodną i opartą na dostępnej wiedzy informację gdzie można się ubiegać o prowadzenie danego rodzaju działalności. Plan informuje także o skali konfliktów z innymi użytkownikami. Zebranie tych informacji wymagało półrocznej pracy pracowników Instytutu Morskiego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Koszt tej pracy to ok. 100 000 PLN. Jest to koszt, który musieliby ponieść inwestorzy prywatni wykorzystujący przestrzeń morską dla prowadzenia działalności gospodarczej w sytuacji braku planu. Plan nie zmienia natomiast procedur prawnych niezbędnych do podjęcia tego typu działalności na wodach Zalewu, jedynie zwiększa prawdopodobieństwo powodzenia uzyskania niezbędnych pozwoleń, koncesji czy decyzji. Ponadto Plan ułatwia sporządzanie rachunku ekonomicznego potencjalnym inwestorom. Dzięki Planowi podmiot gospodarczy łatwiej może zidentyfikować wszystkie koszty inwestycji z jakimi musi się liczyć (np. w zakresie ochrony brzegu czy dobrostanu ryb komercyjnych), a bez Planu o wymogach tych dowiadywałby się dopiero na etapie uzyskiwania pozwoleń, czyli po poniesieniu kosztów prywatnych na szczegółowe badania wód Zalewu. Brak Planu zwiększałby w tej sytuacji skalę kosztów poniesionych przez inwestora, które nie doprowadziły jednak do rozpoczęcia planowanej inwestycji gospodarczej. W sytuacji sektorów korzystających z walorów obszarów morskich plan zwiększa jakość i obfitość tych zasobów oraz chroni je przed nadmierną eksploatacją przez co zmniejsza koszty prowadzenia np. rybołówstwa.

Przyjmuje się także, że efektem przyjęcia Planu będzie ekonomiczna korzyść z wyznaczenia optymalnych lokalizacji dla działalności morskiej (na przykład lokalizacje o małej głębokości dla żeglarstwa deskowego). Zakłada się, że w wyniku wdrożenia Planu działalność morska może odbywać się w optymalnej lokalizacji.

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

Bałtycki model rozwoju planowania przestrzennego obszarów morskich oparty jest na współpracy właściwych ministerstw poszczególnych krajów w ramach dwóch inicjatyw: Visions and Strategies Around the Baltic Sea (VASAB) oraz Konwencji Helsińskiej (HELCOM). VASAB 2010 był pierwszą organizacją, która wezwała do wprowadzenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów Morza Bałtyckiego.

Wszystkie kraje bałtyckie są zobowiązane kierować się zasadami i wdrażać wytyczne odnośnie planowania przestrzennego obszarów morskich opracowywane przez grupę roboczą HELCOM-VASAB MSP.

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

Równolegle, począwszy od 2002 roku, opracowywano metodologię procesu planowania przestrzennego obszarów morskich, a praktyczne doświadczenia w zakresie planowania uzyskano dzięki transgranicznym projektom pilotażowym, takim jak Baltcoast, PlanCoast, BaltSeaPlan, PlanBothnia czy PartiSEApate. Wyciągnięte wnioski zostały zapisane w dokumentach strategicznych. W dalszej kolejności rozpoczęto nowe projekty współpracy mające na celu znalezienie rozwiązań organizacyjnych i instytucjonalnych dla procesu planowania przestrzennego obszarów morskich. W rezultacie, w ramach wymienionych projektów lub korzystając z ich doświadczenia, opracowano plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w Niemczech i na Litwie. Inne kraje Bałtyku takie jak Polska czy Łotwa, opracowały pilotażowe morskie plany zagospodarowania przestrzennego z elementami transnarodowymi. Obecnie wszystkie państwa unijne Morza Bałtyckiego znajdują się w fazie planowania, ustanawiania lub oceny krajowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (PPOM). Aby wesprzeć kraje bałtyckie w dążeniu do spójności opracowywanych planów zrealizowany został projekt Baltic SCOPE - Towards coherence and cross-border solutions in Baltic Maritime Spatial Plans, który kontynuowany jako Pan Baltic Scope (www.panbalticscope.eu) a obecnie jako Capacity4MSP. We wrześniu 2021 uruchomiony został kolejny projekt e-MSP służący zacieśnieniu współpracy w zakresie planowania przestrzennego między krajami bałtyckimi i basenu Morza Północnego.

Poniżej przedstawiono stan wdrażania PPOM w czterech bałtyckich krajach należących do OECD: w Niemczech, Szwecji, na Litwie i w Danii. Informację opracowano na podstawie <https://vasab.org/theme-posts/maritimespatial-planing/msp-country-fiches/>.

Niemcy

Niemcy są pierwszym krajem bałtyckim, który wdrożył planowanie przestrzenne obszarów morskich. Podstawą prawną jest ustawa o planowaniu przestrzennym ("Raumordnungsgesetz" / ROG), która została dostosowana do planowania obszarów morskich w 2004 r. Została ona zmieniona w 2017 r., między innymi w celu wdrożenia dyrektywy UE w sprawie PPOM.

W chwili obecnej za planowanie obszaru niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej odpowiedzialne jest Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Wspólnoty (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat). Plany zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim (jak również na Morzu Północnym) określają prawnie wiążące cele oraz zasady, które należy szczególnie uwzględnić w planowaniu przestrzennym w odniesieniu do wykorzystania gospodarczego, prowadzenia badań naukowych, zapewnienia bezpieczeństwa i efektywności żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego. Plan określa wiążące zasady i przepisy dla administracji, głównie w odniesieniu do procedur udzielania licencji i zatwierdzania inwestycji. Pierwszy plan zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej Niemiec na Morzu Bałtyckim został przyjęty w 2009 roku.

Plan ten określił 5 głównych zasad:

1. Zapewnienie bezpieczeństwa i efektywności żeglugi;
2. Wzmocnienie rozwoju ekonomicznego poprzez ład przestrzenny i optymalizację wykorzystania przestrzeni;
3. Promowanie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju rządu federalnego;
4. Długoterminowe, zrównoważone wykorzystanie zasobów i potencjału wyłącznej strefy ekonomicznej poprzez promowanie funkcji odwracalnych, efektywne wykorzystanie przestrzeni i priorytetyzowanie zastosowań związanych z morzem;
5. Ochrona środowiska naturalnego poprzez unikanie wprowadzania zakłóceń i zanieczyszczeń do środowiska morskiego.

Głównymi decyzjami Planu było wyznaczenie obszarów priorytetowych, rezerwacyjnych oraz zapisy regulujące. Dla projektu planu przeprowadzono Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko, szerokie konsultacje społeczne na poziomie krajowym i transgranicznym (w ramach procedury ESPOO). W 2012 roku przygotowano ocenę efektywności wdrożenia planu, która dała asumpt do aktualizacji i przygotowywania kolejnej wersji. Obecnie toczą się prace nad nową wersją planu. Jej wejście w życie przewidywane jest jesienią 2021.

Za planowanie zagospodarowania wód wewnętrznych i morza terytorialnego Morza Bałtyckiego odpowiedzialne są nadbrzeżne kraje związkowe.

W Szlezwiku Holsztynie (Schleswig-Holstein), plan zagospodarowania przestrzennego morza terytorialnego jest częścią Planu Rozwoju Kraju Związkowego i został ostatnio zmieniony w 2019 r.

Podobnie w Meklemburgii Pomorza Przednim (Mecklenburg-Vorpommern), plan zagospodarowania przestrzennego morza terytorialnego jest częścią Planu Rozwoju Kraju Związkowego. Pierwszy plan w takim wymiarze został przyjęty w 2005 i był to pierwszy plan obejmujący akweny morskie w Regionie Morza Bałtyckiego i w UE. Został on zaktualizowany w latach 2013-2015 i stał się aktem prawnie wiążącym w 2016 r.

W obydwu przypadkach udział społeczeństwa zapewniono poprzez konsultacje z zainteresowanymi stronami, agencjami i organizacjami pozarządowymi odpowiedzialnymi za: środowisko morskie i ochronę przyrody, rybołówstwo, energię, wydobywanie piasku i żwiru, żeglugę, obronność, turystykę, żeglarstwo rekreacyjne, badania naukowe. Przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, jak również transgraniczne konsultacje w ramach procedury ESPOO.

Szwecja

Szwedzkie morze terytorialne podzielone jest na dwie strefy: wody publiczne i wody prywatne. Wody publiczne należą do państwa i są reprezentowane przez właściwe instytucje państwowe. Prywatne strefy wodne, zarówno toń, jak i dno morskie, obejmują obszar wodny do 300 m od linii brzegowej i dalej do izobaty 3 m, jeśli znajduje się ona poza tym obszarem. W zatokach, fiordach i obszarach archipelagowych specjalne zasady regulują granicę między wodami prywatnymi i publicznymi. Prywatny obszar wodny może być własnością różnych podmiotów prawnych, niezależnie od tego, czy jest to osoba prywatna, osoba prawna, gmina czy państwo.

Planowanie przestrzenne obszarów morskich jest regulowane dwoma aktami prawnymi: Szwedzkim Kodeksem Ochrony Środowiska z 1999 roku oraz Ustawą o Planowaniu i Budownictwie z 2010 roku.

Wg Ustawy o Planowaniu i Budownictwie, gminy są odpowiedzialne za opracowanie i wdrożenie planów wód terytorialnych, zaś rząd szwedzki zarządza wyłączną strefą ekonomiczną. Odpowiedzialność za planowanie przestrzenne

obszarów morskich spoczywa na Ministerstwie Środowiska i Energii, wspieranym merytorycznie przez Szwedzką Agencję ds. Gospodarki Morskiej i Gospodarki Wodnej (SwAM). Wody prywatne nie podlegają planowaniu.

Zgodnie z dodatkiem (z 2014) do Kodeksu Ochrony Środowiska opracowane zostaną trzy plany morskie w podziale na Zatokę Botnicką, Morze Bałtyckie oraz Wody Zachodnie (Skagerrak/Kattegat), obejmujące obszary morskie od 1 Mm od linii podstawowej (włączając również wyłączną strefę ekonomiczną). Plan, który będzie przyjęty przez rząd będzie miał charakter strategicznych wytycznych mających na celu zrównoważony rozwój. Rząd może również przyjąć przepisy uzupełniające, zakazujące lub ograniczające działalność w wyznaczonych akwenach.

Proces planistyczny regulowany jest przez rozporządzenie w sprawie planowania przestrzennego morskiego z 2015 roku. Zawiera ono przepisy dotyczące granic geograficznych, treści planów, odpowiedzialności za przygotowanie, konsultacje i współpracę w procesie składania wniosków, a także monitorowanie i przegląd. Zgodnie z rozporządzeniem, SwAM opracowuje projekty planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przy współpracy z odpowiednimi radami administracyjnymi gmin i przy wsparciu władz krajowych. SwAM jest odpowiedzialna również za współpracę z innymi krajami i koordynację szwedzkich planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich z planami innych krajów.

Plan szwedzki określa obszary o znaczeniu krajowym, czyli zabezpieczające priorytetowe interesy i inne interesy publiczne o istotnym znaczeniu (np. ochrona przyrody, rekreacja i turystyka, żegluga, produkcja energii czy rybołówstwo). W swojej pracy SwAM stosuje podejście ekosystemowe. Zgodnie z rozporządzeniem dot. polityki gospodarczej, cele społeczne i środowiskowe mają zostać włączone do morskich planów zagospodarowania przestrzennego. Głównym celem planowania jest wykorzystanie zasobów morskich w sposób umożliwiający rozwój gospodarki morskiej przy jednoczesnym zachowaniu ekosystemów.

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

1 grudnia 2016 r. opublikowano wstępne projekty planów dla wszystkich trzech obszarów morskich, w styczniu/lutym 2017 r. opublikowano strategiczne oceny oddziaływania na środowisko. Dokumenty te stanowią podstawę do szerokiego dialogu ze sferą gospodarczą, organizacjami pozarządowymi, centralnymi organami rządowymi, regionalnymi organami rządowymi (okręgowymi zarządami administracyjnymi), regionami, gminami, ośrodkami akademickimi i sąsiednimi krajami. Plan znajduje się obecnie w procesie zatwierdzenia przez Szwedzki rząd

Litwa

Zgodnie z art. 47 Konstytucji Republiki Litewskiej, wyłączne prawo do litewskiej przestrzeni morskiej należy do Republiki Litewskiej (tj. przestrzeń ta należy do państwa).

Planowanie przestrzenne obszarów morskich na Litwie jest włączone do krajowego ustawodawstwa regulującego planowanie przestrzenne - Ustawy o Planowaniu Terytorialnym i jej aktów wykonawczych. Aktualizacja ustawy (która weszła w życie 1 stycznia 2014 r.), zawiera zapisy dotyczące planowania przestrzeni morskiej. Aktem wykonawczym do Ustawy są Zasady Sporządzania Złożonych Dokumentów Planowania Terytorialnego (2014). Część przestrzeni morskiej (do izobaty 20 m) podlega również przepisom Ustawy o Pasie Przybrzeżnym.

W oparciu o postanowienia krajowych aktów prawnych, w 2015 roku Kompleksowy Plan Terytorium Republiki Litewskiej został uzupełniony o morskie rozwiązania przestrzenne (rezolucją nr XII-1781 Parlamentu Republiki Litewskiej). Obejmuje on całość litewskich obszarów morskich, w tym wody terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną.

Istniejący Plan jest prawnie wiążący. Jest wiążący dla instytucji państwowych, podejmujących decyzje na poziomie krajowym, o użytkowaniu, zarządzaniu i ochronie terytorium kraju, kształtowaniu polityki regionalnej, Plan formułuje warunki dla planów specjalnych na szczeblu krajowym, długoterminowych programów i strategii, planów ogólnych i specjalnych niższego poziomu. Opracowywane strategie gospodarcze, inne plany strategiczne i programy instytucji państwowych muszą opierać się na rozwiązaniach Kompleksowego Planu Republiki Litewskiej.

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

Główne cele planu to:

- utrzymanie równowagi między rozwojem gospodarczym i ekologicznym, stworzenie warunków dla spójności terytorialnej, zrównoważony rozwój terytorium państwa, spójna realizacja polityki przestrzennej integracji funkcjonalnej, rozwiązywanie w sposób kompleksowy problemów i zadań terytorialnych;
- zapewnienie zdrowego i harmonijnego środowiska dla podniesienia warunków życia w całym państwie;
- utworzenie wspólnej, zintegrowanej polityki rozwoju różnych sektorów;
- ochrona, przywracanie i racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych i rekreacyjnych, wartości dziedzictwa naturalnego i kulturowego;
- zabezpieczenie obszarów pod infrastrukturę i inne potrzeby rozwojowe różnego rodzaju działalności;
- wspieranie inwestycji na rzecz rozwoju gospodarczego, zachowania i przywracania wartości dziedzictwa naturalnego, kulturowego i rekreacyjnego;
- godzenie interesów podmiotów fizycznych i prawnych, gmin i państw oraz praw podmiotów prawa międzynarodowego w zakresie korzystania z obszarów morskich, będących pod jurysdykcją Republiki Litewskiej.

Dania

Wg prawa, wody wewnętrzne, morze terytorialne oraz wyłączna strefa ekonomiczna są dobrem publicznym i są zarządzane przez rząd Królestwa Danii.

W 2016 roku rząd przyjął Ustawę o Planowaniu Przestrzennym Obszarów Morskich, która ustanawia ramy prawne planowania na morzu.

Głównym celem planowania przestrzennego obszarów morskich jest promowanie wzrostu gospodarczego, rozwoju obszarów morskich i zrównoważonego wykorzystywania zasobów morskich.

Ustawa ma przyczynić się do osiągnięcia celów planowania przestrzennego obszarów morskich przy jednoczesnym uwzględnieniu interakcji między lądem a morzem oraz zacieśnienia współpracy transgranicznej. Zgodnie z ustawą o planowaniu przestrzennym obszarów morskich rząd duński uznał potrzebę lepszej koordynacji działań prowadzonych w duńskiej przestrzeni morskiej oraz między władzami, które zarządzają tymi działaniami i regulują je.

Wdrożenie ustawy opiera się na bliskiej współpracy międzyagencyjnej (międzysektorowej). Sektory, uwzględnione w planie to przede wszystkim: energetyka, transport morski, rybołówstwo i akwakultura, ochrona i wydobywanie surowców oraz ochrona i poprawa stanu środowiska (w tym odporność na skutki zmiany klimatu). Działania wojskowe, dziedzictwo kulturowe, gminne plany korzystania z wód przybrzeżnych itp. nie będą regulowane przez plan, ale są w nim uwzględnione.

Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich zostanie ukończony do końca 2021 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Liczba	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy Morskie	1	Własne	Plan będzie narzędziem polityki przestrzennej państwa służącym administracji morskiej w takich zadaniach jak: <ul style="list-style-type: none"> • wskazanie w kontaktach międzynarodowych polskiego interesu w odniesieniu do cech, zasobów, właściwości i wartości tego obszaru, • prowadzenia polityki wewnętrznej wobec obszaru, m.in. np. poprzez wydawanie pozwoleń na wzniesienie i wykorzystywanie sztucznych wysp.

Urzędy Marszałkowskie	2	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603) art. 2	<p>Na obszarze objętym Planem nie funkcjonują jednostki samorządu terytorialnego, i ich zakres praw i obowiązków nie obejmuje obszarów morskich. Z uwagi na podział kompetencji w zakresie planowania przestrzennego realizowanego przez samorząd terytorialny, szczególna rola należy do gmin, które dla obszarów sąsiadujących z obszarami morskimi mają prawo uchylać akty prawa miejscowego, w szczególności miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Plan będzie zawierał ustalenia wiążące wobec obszarów położonych na zewnątrz obszaru Planu, w szczególności wobec nowo uchwalanych planów gminnych, gminnych studiów i planów przestrzennych województw nadmorskich.</p>
Samorządy Gminne	7 gmin w obszarze Planu	<p>Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010r. w sprawie wykazu gmin i powiatów, wchodzących w skład województw (M.P. z dnia 12 lipca 2010r., Nr 48, poz.654).</p> <p>Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT, GUS Stan w dniu 1.01.14 r.</p>	<p>Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Plan będzie uzgadniany z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 gmin. - marszałkiem województwa – w zakresie terenów rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim, ustalonego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa.
Inwestorzy	50	Własne	Dla inwestorów Plan będzie służył jako ułatwienie procesu inwestycyjnego. Zakłada się, że Plan będzie służył wszystkim, którzy dążą do wzmocnienia pozycji polskich portów morskich, zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego oraz rozwoju obszarów morskich Zalewu.
Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej	1474 (rok 2019)	Szacunki na podstawie Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2020, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2020	Wdrożenie Planu będzie miało bezpośredni lub pośredni wpływ na wzrost wartości dodanej wytworzonej przez przedsiębiorstwa funkcjonujące w polskiej

			gospodarce morskiej. Plan powinien pozytywnie wpłynąć na rozwój tych przedsiębiorstw.
Społeczeństwo	Około 0,19 milionów osób	Własne	Wdrożenie Planu może pozytywnie oddziaływać na społeczeństwo. Rozwój przedsiębiorstw gospodarki morskiej spowoduje rozwój całej gospodarki morskiej, co w konsekwencji może stworzyć dodatkowe miejsca pracy i polepszyć warunki życiowe wielu ludzi, szczególnie zamieszkujących w obszarze bezpośredniego oddziaływania Planu.

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

Prace nad projektem Planu zostały podzielone na etapy – na każdym etapie projekt był konsultowany ze społeczeństwem. Odbyło się jedno nadzalewowe spotkanie konsultacyjne oraz jedno spotkanie sektorowe. Wszystkie były spotkaniami otwartymi dla zainteresowanych.

Spotkania zostały zorganizowane przez Wykonawcę projektu Planu – Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Konsultacje były przeprowadzane w formie otwartych spotkań on-line i spotkań z udziałem osób zgodnie z wymogami reżimu sanitarnego z Wykonawcami projektu Planu oraz z Zamawiającym, na którym przedstawiciele instytucji, organizacji oraz osoby prywatne miały możliwość zgłosić swoje opinie, uwagi i propozycje do projektu Planu.

Pierwsze nadzalewowe spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniu 10 maja 2021 on-line

W spotkaniu konsultacyjnym wzięło udział 28 osób.

Wraz z zawiadomieniem o spotkaniu udostępnione zostały prezentacje, w których zaprezentowano harmonogram prac planistycznych; założenia do projektu Planu; wnioski złożone do projektu Planu, zgromadzone dane oraz analizę uwarunkowań, jak również zebrane dane oraz dotychczas wykonane prace w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko. Spotkanie on-line było dyskusją powiązaną z udostępnionymi dokumentami i prezentacjami, do których uczestnicy zadawali pytania w trakcie jego trwania.

Ponadto po pierwszym spotkaniu konsultacyjnym interesariusze mieli możliwość przesłania dodatkowych uwag pisemnych drogą elektroniczną do dnia 12 maja 2021 roku. Z możliwości tej skorzystało 29 organizacji, instytucji i osób prywatnych, zgłaszając łącznie 83 wniosków i uwag.

W trakcie pierwszego spotkania konsultacyjnego pojawił się wielokrotnie postulat by przeprowadzić spotkanie sektorowe z branżą rybołówstwa.

W związku z tym 14 czerwca 2021 roku zorganizowano spotkanie dodatkowe dla rybołówstwa w Tolkmicku. W spotkaniu wzięło udział 55 osób. Jego celem było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z rybołówstwem oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.

(ta część będzie uzupełniania w następnych etapach opracowywania projektu planu, zgodnie z następnymi spotkaniami krajowymi, sektorowymi i spotkaniem międzynarodowym)

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	<p>Projekt rozporządzenia nie generuje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych oraz nie wpłynie na wzrost wydatków oraz zmniejszenie dochodów sektora budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego, co skutkuje brakiem konieczności zapewnienia źródeł finansowania.</p> <p>Przepisy rozporządzenia nie definiują skali zaangażowania środków publicznych w realizację założeń Planu.</p>											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Plan techniczne nie generuje kosztów dla budżetu państwa. Zawiera wyłącznie przepisy i instrukcje wykorzystywania przestrzeni morskiej i wyznacza granice poszczególnych obszarów funkcjonalnych.</p> <p>Plan nie generuje także dodatkowych kosztów dla samorządów województw, ponieważ sporządzenie i uchwalenie przez te 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 pieniężnym (w mln zł)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Korzystny wpływ z uwagi na wsparcie zrównoważonego rozwoju gospodarczego w sektorze morskim na obszarze Zalewu.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Korzystny wpływ z uwagi na wsparcie zrównoważonego rozwoju gospodarczego w sektorze morskim na obszarze Zalewu.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu, z wyjątkiem tych rodzin, obywateli oraz gospodarstw domowych, które prowadzą działalność gospodarczą z zakresu objętego obszarem regulacji projektu. Jeżeli prowadzą – wpływ korzystny, jak wskazano wyżej.										
Niemierzalne	Załogi statków	Poprawa bezpieczeństwa żeglugi na obszarze Zalewu.										
	Urzędy Morskie	Optymalizacja procesów organizacyjnych i procedur administracyjnych.										
	Ekoturystyka i środowisko	<p>Morskie planowanie przestrzenne może przynieść istotne korzyści dla środowiska, ponieważ Plan stosuje podejście ekosystemowe, jako nadrzędną zasadę i równowagę między korzyściami ekonomicznymi a korzyściami dla środowiska.</p> <p>W rezultacie można zabezpieczyć ważne obszary ochrony środowiska, odsunąć od nich presje ekologiczne i zapewnić szanse na rozwój gospodarczy.</p> <p>Oprócz pozytywnego wpływu Planu na środowisko poprzez ochronę ważnych obszarów środowiskowych, istnieje również wpływ ekonomiczny, tj. pozytywny wpływ na ekoturystykę.</p>										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W punkcie 2 OSR wskazano bariery wiarygodnego oszacowania wpływu Planu na społeczeństwo i gospodarkę. Jednoznaczne określenie takiego wpływu na obecnym etapie nie jest możliwe. Wiarygodna i rzetelna ocena będzie możliwa na etapie OSR ex-post. Co więcej dokładne oszacowanie wpływu Planu może mieć miejsce dopiero po wielu latach funkcjonowania Planu. Obecnie można jedynie prognozować.</p> <p>Dlatego w ramach OSR zastosowano alternatywne podejście rekomendowane przez Komisję Europejską i wskazywane jako jedyne rozsądne podejście w tego typu sytuacji - analizę scenariuszy. Analiza scenariuszy jest odpowiednim sposobem wykazania, że dany czynnik (w tym przypadku Plan) może być wartościowy, jeżeli dodatkowy czynnik (w tym przypadku polska gospodarka morska) rozwija się w określony</p>											

sposób. Analiza scenariuszy jest powszechnym narzędziem wykorzystywanym w badaniach ekonomicznych w celu badania wpływu na przyszłość, a tym samym trudne do precyzyjnego oszacowania skutki.

Scenariusze opierają się głównie na kosztach transakcyjnych: koszty prawne, poszukiwania, administracyjne i koszty alternatywne (koszty konfliktu) oraz identyfikują poziom, przy którym może nastąpić przyspieszenie działalności. Według badań Komisji Europejskiej dwa sektory gospodarki morskiej mogą wpłynąć na istotne przyspieszenie inwestycji rozwoju gospodarczego w obszarach morskich - sektor rybołówstwa i turystyki.

Obniżenie kosztów transakcyjnych prawdopodobnie wzmocni gospodarkę morską i przyspieszy działalność gospodarczą. Koszty transakcyjne należy, zatem postrzegać jako koszty bezpośrednio wpływające na wartość dodaną działalności gospodarczej w obszarach morskich. Z reguły redukcja aktywności gospodarczej z powodu wysokich kosztów transakcyjnych prowadzi do utraty wartości dodanej.

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

W oparciu o ramy czasowe badania: rok 2026 – 5 lat po uchwaleniu Planu (termin przeprowadzenia OSR ex-post) oraz rok 2031 (termin, w którym Polska będzie zobligowana do rewizji Planu – tj. po 10 latach od wprowadzenia Planu) został zbadany okres wynoszący 1, 2 i 3 lata dla którego zostały określone korzyści wynikające z odpowiadającego danemu okresowi przyspieszenia inwestycji. Koszt wykorzystanego kapitału wynosi 4%, a stopa procentowa jest zwykle wykorzystywana do zdyskontowania inwestycji przyszłych na okres bieżący i reguły jest ona zbliżona do długoterminowej stopy depozytowej (tj. wskazuje na stopę zysku z funduszy depozytowych). Współczynnik akceleracji zależy natomiast od przyjętych przyszłych celów, które powinny mieć wyraz skwantyfikowany, aby było możliwe jego oszacowanie.

Efekty, które prawdopodobnie zostaną wygenerowane dzięki wdrożeniu Planu, to poprawa i / lub przyspieszenie przychodów przez przedsiębiorstwa morskie. Jednak te dodatkowe przychody nie mogą być w pełni uznane jako bezpośrednia korzyść z Planu. Wymaga to pomniejszenia ich o dodatkowe koszty poniesione na ich osiągnięcie, z wyłączeniem kosztów osobowych i amortyzacji. Wyrazem korzyści z akceleracji gospodarki morskiej jest przyrost wartości dodanej w niej wytworzonej (np. aby uzyskać dodatkowy utarg przedsiębiorstwo ponosi dodatkowe nakłady (w postaci materiałów, pracy itp.). Wartość wytworzona przez zakup materiałów lub usług u dostawców nie powinna zatem zostać uznana jako korzyść z Planu. Efekt, który należy przypisać bezpośrednio do Planu to wartość dodana, tj. bezpośrednia wartość utworzona w firmie, której dotyczy Plan. Ta wartość dodana składa się z płaconych wynagrodzeń, zysków i amortyzacji aktywów). Wartość dodana jest najlepszym miernikiem korzyści z Planu, gdyż zakup usług i / lub produktów u dostawców tworzy wartość ekonomiczną dla dostawcy, a zatem występują efekty mnożnikowe. Przy szacowaniu wartości dodanej przyjęto założenie o udziale Regionu Zalewu w wysokości 8% w wartości dodanej brutto całej gospodarki morskiej Polski. Wynika to z udziału zatrudnienia tego regionu w polskiej gospodarce morskiej w 2019 r. Wykorzystano informacje z Rocznika Statystycznego Gospodarki Morskiej 2020, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2019 dla których podano zatrudnienie w układzie wojewódzkim i założono, że zatrudnienie w gminach pomorskich nadzalewowych wynosi 50% tego z województwa warmińsko-mazurskiego.

Kolejnym ważnym aspektem, który należy wziąć pod uwagę przy szacowaniu skutków gospodarczych Planu, jest efekt rządowych dotacji. Obecnie niektóre działania wymagają dotacji rządowych, tak aby zapewnić ich minimalny poziom opłacalności (np. akwakultura służąca ochronie środowiska morskiego). Jeśli dotacje rządowe są potrzebne do działania, działanie to faktycznie odzwierciedla koszt dla społeczeństwa. Plan może również prowadzić do przyspieszenia subsydiowanej działalności. Przyspieszenie gospodarcze działalności jest kwalifikowane, jako korzyść, ale przyspieszenie dotowanej działalności można zakwalifikować, jako przyspieszenie kosztów. Dodatkową korzyścią są jednak z reguły pozytywne efekty zewnętrzne (np. redukcja biogenów, których wartość powinna być co najmniej równa wartości dotacji). W niniejszym OSR założono, że subsydiowanie ma racjonalne przesłanki. Subsydiowana działalność gospodarcza jest zatem traktowane jako działalność gospodarczo korzystna.

Do obliczenia wpływu Planu pod względem kosztów transakcyjnych i przyspieszenia została wykorzystana wartość dodana działalności gospodarczej na morzu w cenach stałych z roku 2019. Oznacza to, że inflacja nie jest brana pod uwagę.

Wspomnianymi wcześniej scenariuszami są trzy poniżej przedstawione:

Scenariusz 1: Brak konfliktów w obszarach morskich

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

Scenariusz 2: Częste konflikty

W tym scenariuszu często występują konflikty w przemyśle morskim: między transportem oraz rybołówstwem. Koszty transakcji są wysokie, ale dotyczą głównie nowych inwestycji (nowe drogi wodne, nowe obszary zagospodarowania pod sporty wodne).

Scenariusz 3: Silne konflikty

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

Scenariusze te stanowią podstawę do obliczenia efektów Planu, ponieważ odzwierciedlają one potencjalną sytuację w przyszłości, jakby miała miejsce bez jego opracowywania. Bazą odniesienia dla tych scenariuszy jest sytuacja, w której brakuje pewności i przewidywalności oraz brakuje zintegrowanych systemów koordynacji.

W pierwszym scenariuszu prowadzi to do niewielkich trudności w odniesieniu do konfliktów; branże przystosowują się, a następnie mogą współistnieć bez istotnych kosztów. Wartość Planu będzie polegać na usprawnieniu procedur administracyjnych, aby można było szybciej rozwijać działalność gospodarczą oraz na uporządkowaniu przestrzeni morskiej w taki sposób, aby wszystkie branże mogły współistnieć. Koszty transakcyjne (w szczególności koszt konfliktu) są bardzo małe i nie jest to zasługa Planu. Dzięki Planowi może nastąpić przyspieszenie działalności gospodarczej w wyniku podniesienia sprawności zarządzania obszarami morskimi czy większej obfitości zasobów naturalnych Zalewu (co jednak plasuje się poza logiką tego scenariusza).

Poniższa tabela zawiera przegląd możliwego wpływu Planu na koszty transakcji w Polsce. W scenariuszu 1 Plan nie utworzy żadnej wartości dodanej poprzez zmniejszenie kosztów transakcji, ponieważ działania morskie będą mogły współistnieć przy obecnym poziomie konfliktów, który nie stanowi bariery rozwojowej. W scenariuszu drugim konflikty będą występować częściej, ale pozostaną skoncentrowane między trzema branżami: transportem, sportem i rekreacją oraz rybołówstwem. Jeżeli założono, że koszty transakcyjne, które mogłyby zostać obniżone z powodu Planu w tych branżach, byłyby równe 1% całkowitej wartości dodanej tych branż, wówczas koszty transakcyjne mogą zostać zmniejszone o 0,9 mln zł w roku 2026 i o 3,80 mln zł w roku 2031. W trzecim scenariuszu zmiany w konflikcie są najwyższe i mogą wystąpić między wszystkimi działaniami w przestrzeni morskiej. Gdyby Plan mógł zmniejszyć koszty transakcyjne, spowodowane przez te konflikty, o 1% wartości dodanej wszystkich tych działań morskich na Zalewie, wówczas koszty transakcyjne mogłyby zostać obniżone o 4,19mln zł w roku 2026 i o 8,9mln zł w roku 2031.

Tabela 3. Wkład Planu w koszty transakcyjne

Rok	Scenariusz 1	Scenariusz 2	Scenariusz 3
	w mln zł		
2026	0	0,8984	4,1864
2031		3,824	8,8912

Źródło: Opracowanie własne

Jedną z potencjalnych korzyści płynących z planowania przestrzennego obszarów morskich jest możliwość przyspieszenia rozwoju pewnych sektorów. Nad Zalewem dotyczy to turystyki i rybołówstwa co jednak może zwiększyć konflikty między nimi) zob. powyższe scenariusze). Przyjęto założenie że turystyka dzięki rozwiązaniom planu będzie się rozwijać w takim samym tempie jak w okresie 2014-2019, czyli np. miejsca noclegowe będą rosły w tempie ok. 30%, a liczba obiektów turystycznych 16% na pięć lat. Natomiast rybołówstwo będzie dysponowało większym zasobem ryb komercyjnych, dzięki rozwiązaniom przyjętym w planie co zwiększy ten zasób o ok. 1% w skali pięciu lat. Połowcy na Zalewie cechują istotne fluktuacje dlatego do obliczeń przyjęto średnią wartość połowów komercyjnych na Zalewie Wiślanym w latach 2012-2019, tak jak to zostało oszacowane w „Charakterystyce uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Zalewu Wiślanego” stanowiącej załącznik do planu Zalewu.

Tabela 4. Prognozowane wzrosty kluczowych sektorów dla Zalewu w latach 2026 i 2031

	2019	2026	2031
Sektor gospodarki morskiej	Wskaźniki		
Liczba miejsc noclegowych [liczba0]	17 819	23254	30346
Liczba obiektów turystycznych [liczba]	221	257	299
Połowy komercyjne na Zalewie Wiślanym[tony]	2 410	2 434	2 458

Źródło: Opracowanie własne

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

☐ nie dotyczy

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

☐ tak
☒ nie
☐ nie dotyczy

☒ 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 elektroniczacji.

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych obowiązków informacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Określenie wpływu na rynek pracy wymaga zdefiniowania obszaru będącego pod wpływem działalności 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 stanowi kompromis między interakcjami i powiązaniami morza i lądu.

Bezwzględnie wpływ będzie odnotowany w gminach nadzalewowych. Reguła ta jednak jest inna w odniesieniu do aspektów społeczno – gospodarczych. Oddziaływania ekonomiczne czy społeczne mają głębszy zasięg niż sama strefa nadmorska. W związku z tym dla tych analiz delimitacja jest szersza. Nie można określić dokładnej granicy oddziaływania na lądzie, gdyż podmioty zajmujące się działalnością związaną z przestrzenią morską nie muszą być zarejestrowane w obrębie strefy nadmorskiej. Znaczna ich część ma zarejestrowaną działalność w gminach nadmorskich, natomiast nie wyklucza się występowania takich podmiotów znacznie dalej od linii brzegu. Aby zobrazować wielkość rynku pracy, w poniższych tabelach przedstawiono liczbę podmiotów gospodarki morskiej oraz zatrudnienie oraz tendencję w okresie 2012-2019 r. Szacunki dla regionu Zalewu Wiślanego (gminy nadzalewowe) wykonano przez sumowanie zatrudnienia województwa warmińsko-mazurskiego i 2,6% zatrudnienia województwa pomorskiego co odpowiada udziałowi ludności pomorskich gmin nadzalewowych w całości ludności gmin mających styczność z brzegiem morza w tym województwie.

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

Wyszczególnienie		Ogółem	W tym:							
			Przedsiębiorstwa państwowe	spółki handlowe				spółki cywilne	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	
				razem	w tym:					
					akcyjne	z ograniczoną odpowiedzialnością	jawne			
Województwa nadmorskie	2012	65829	306	45719	14078	29143	1960	2791	11078	<p>Pracujący w gospodarce morskiej w województwach nadmorskich</p>
	2013	68228	304	47586	15098	29722	2088	2886	11428	
	2014	70529	298	49334	14610	31427	2482	2737	11974	
	2015	73281	292	50114	15479	31116	2434	2901	13785	
	2016	79438	#	53432	16276	32358	2868	2889	16479	
	2017	86490	#	58731	16060	36740	3146	2992	18035	
	2018	93204	#	61420	16842	37806	3188	3181	19461	
	2019	94759	#	64951	15725	41048	3128	2655	18169	
Województwo Pomorskie	2012	40804	#	24802	10499	16475	1023	1460	7114	<p>Pracujący w gospodarce morskiej w województwie pomorskim</p>
	2013	41687	#	28969	10391	17004	1108	1484	7378	
	2014	45726	#	32441	12382	18281	1257	1507	7755	
	2015	47191	#	32575	13401	17354	1153	1590	8971	
	2016	50957	—	34874	14070	18228	1616	1571	10574	
	2017	55561	—	38536	13944	21366	1939	1652	11338	
	2018	60507	#	40438	14535	22350	2017	1760	11904	
	2019	61130	—	42703	13586	24838	1918	1443	10706	
Województwo Warmińsko - Mazurskie	2012	1816	-	1277	#	1261	#	79	372	<p>Pracujący w gospodarce morskiej w województwie warmińsko-mazurskim</p>
	2013	1933	-	1249	#	1248	-	76	527	
	2014	2125	-	1389	#	1381	-	94	656	
	2015	2364	-	1511	#	1488	#	98	666	
	2016	3086	—	1893	#	1853	38	104	1003	
	2017	3830	—	2386	—	2225	10	143	1215	
	2018	4473	—	2859	—	2672	48	125	1418	
	2019	5161	—	3338	—	3011	153	144	1614	
Region Zalewu Wiślanego (szacunek)	2012	2877	-	1922	#	1689	#	117	557	<p>Pracujący w gospodarce morskiej w gminach nadzalewowych</p>
	2013	3017	-	2002	#	1690	-	115	719	
	2014	3314	-	2232	#	1856	-	133	858	
	2015	3591	-	2358	#	1939	#	139	899	
	2016	4411	—	2800	#	2327	80	145	1278	
	2017	5275	—	3388	—	2781	60	186	1510	
	2018	6046	—	3910	—	3253	100	171	1728	
	2019	6750	—	4448	—	3657	203	182	1892	

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

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

Do osób zatrudnionych w gospodarce morskiej GUS zalicza osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Oznacza to w praktyce, że w danym przedsiębiorstwie może być zatrudniona określona liczba osób, z których większość może pracować za granicą. Ich praca nie jest wówczas bezpośrednio związana z działalnością przedsiębiorstwa w polskich obszarach morskich, w związku z czym powstawać dane GUS skutkują zbyt optymistycznym szacunkiem rynku pracy w obszarze oddziaływania Planu.

W większości przypadków zarówno liczba pomiotów, jak i wielkość zatrudnienia w gospodarce morskiej w województwach nadzalewowych i w gminach nadzalewowych w latach 2012-2019 wykazuje trend rosnący. Oznacza, że rynek gospodarki morskiej w tym regionie rozwija się. Tendencja ta nie jest jednak powiązana z planowaniem przestrzennym na polskich obszarach morskich lub jego brakiem. Wprowadzenie regulacji Planu z pewnością nie wpłynie na zmianę trendu – może jedynie go umocnić.

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

Wprowadzenie Planu będzie wiązało się ze zmianą procedur administracyjnych (uproszczeniem procedur) i koniecznością informatyzacji w tym zakresie, być może opracowaniem kampanii informacyjnej, aby dotrzeć do jak największej liczby odbiorców w możliwie krótkim czasie. Wówczas może zmienić się zapotrzebowanie na personel w okresie trwania procesu informacyjnego. Nowe procedury administracyjne powstałe w wyniku wprowadzenia Planu będą wymagały przeszkolenia obecnych pracowników lub też reorganizacji komórek zajmujących się wyłącznie procedurami administracyjnymi związanymi z Planem. Mimo to, nie przewiduje się zmian w liczbie zatrudnionych osób. Obciążenie pracą poszczególnych urzędów w zakresie prowadzenia postępowań administracyjnych sumarycznie – w obrębie danego urzędu – nie ulegnie zmianie.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Środowisko naturalne – wyznaczenie przez Plan obszarów działalności gospodarczej uciążliwej dla środowiska (np. wydobywanie), z poszanowaniem istniejących warunków naturalnych w poszczególnych akwenach w długim okresie wpłynie pozytywnie na stan środowiska morskiego obszarów morskich Zalewu.</p> <p>Sytuacja i rozwój regionalny – Plan będzie wywierał korzystny wpływ na rozwój regionalny poprzez zapewnienie większej pewności prawa i w konsekwencji niższych kosztów transakcyjnych, które mogą wpłynąć na skłonność do inwestowania w sektory gospodarki morskiej, takie jak turystyka morska.</p> <p>Projekt nie wywiera wpływu na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Według Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego powinien zostać opracowany najpóźniej do 31 marca 2021 r. Tak się jednak nie stanie. W związku z tym założono, że Plan wejdzie w życie w grudniu 2023 r.

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?

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

Monitorowanie wdrożenia Planu wynika z zapisów Dyrektywy i Ustawy, jednakże system monitorowania Planu jest dopiero w trakcie opracowywania m.in. w ramach projektu unijnego Pan Baltic Scope.

Obecnie można przewidzieć pewne jego założenia.

Efekty wprowadzenia Planu będą przede wszystkim mierzone poprzez weryfikację realizacji założonych celów priorytetowych, przedstawionych w punkcie 2, 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.

Wydaje się, że realizacja celów priorytetowych, ze względu na swoją złożoność i zależność od wielu czynników, może zostać zweryfikowana po ok. 5 latach od wejścia w życie Planu.

Miernikiem postępu we wdrażaniu Planu może być również informacja:

- ile województw i gmin z obszaru oddziaływania społeczno-gospodarczego Planu dostosowało swoje regionalne i lokalne plany zagospodarowania przestrzennego do nowego rozporządzenia;
- jak usprawniono procedury administracyjne w urzędach morskich związane z działalnością na polskich obszarach morskich;
- czy udało się dotrzeć do wszystkich grup docelowych, czy informacje zostały przekazane w sposób zrozumiały i przejrzysty.

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