

ZAŁĄCZNIK Nr 3 DO ROZPORZĄDZENIA RADY MINISTRÓW

z dnia r.

w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego
we Władysławowie

**UZASADNIENIE DO SZCZEGÓŁOWYCH ROZSTRZYGNIEŃ
DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW**

Spis treści

1.	Przedmiot planu	2
2.	Cele planu	2
3.	Zagospodarowanie i użytkowanie akwenów	3
3.1.	Wymogi obronności bezpieczeństwo Państwa	3
3.2.	Port morski we Władysławowie	3
3.3.	Infrastruktura techniczna	6
3.4.	Wydane decyzje oraz inwestycje celu publicznego	7
4.	Główne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego	7
4.1.	Ochrona brzegu, środowiska i przyrody	7
4.2.	Obszary i warunki ochrony dziedzictwa kulturowego	8
4.3.	Obszary i warunki uprawiania rybołówstwa i akwakultury	8
4.4.	Obszary i warunki pozyskiwania energii odnawialnej	8
4.5.	Rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż	9
4.6.	Krajowy Program Ochrony Wód Morskich	9
5.	Kierunki rozwoju portu morskiego we Władysławowie	10
6.	Planowana struktura funkcjonalno przestrzenna, funkcje akwenów	12
6.1.	Akwen WLA.01.Fp - podstawowe rozstrzygnięcia planu	12
6.2.	Akwen WLA.02.Fp - podstawowe rozstrzygnięcia planu	14
6.3.	Akwen WLA.03.Fs - podstawowe rozstrzygnięcia planu	16
6.4.	Akwen WLA.04.C - podstawowe rozstrzygnięcia planu	16
6.5.	Akwen WLA.05.Tk - podstawowe rozstrzygnięcia planu	17
6.6.	Akwen WLA.06.Tk - podstawowe rozstrzygnięcia planu	18
6.7.	Akwen WLA.07.I - podstawowe rozstrzygnięcia planu	19
7.	Rysunek uwarunkowań	20

1. Przedmiot planu

Projekt planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie 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 obejmuje fragment morskich wód wewnętrznych w granicach Gminy Władysławowo i fragment morza terytorialnego.

Projekt planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie jest sporządzany na podstawie Art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz.U. z 2022 r. poz. 457).

Zgodnie z wymogami zawartymi w § 5 ust. 1 pkt 1) Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej, Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 1025) w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, obszarowi objętemu planem zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie nadaje się unikalny kod literowy planu: **WLA**.

2. Cele planu

W myśl zapisów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257/135 z 28.08.2014 r.) główne cele planu są następujące:

- zidentyfikowanie istniejących sposobów użytkowania obszarów morskich w granicach opracowania, zidentyfikowanie konfliktów oraz zarządzanie sposobami wykorzystania przestrzeni obszarów morskich zgodnie z istniejącymi strategiami i przepisami krajowymi, regionalnymi oraz lokalnymi, przy jednoczesnym promowaniu zrównoważonego rozwoju obszarów morskich w aspekcie ekologicznym, gospodarczym i społecznym.
- regulowanie zagospodarowania i użytkowania obszarów morskich – fragmentu morskich wód wewnętrznych i wód morza terytorialnego.

Plan umożliwi koordynację funkcjonalną i terytorialną różnorodnych działań, w szczególności realizację przedsięwzięć inwestycyjnych na terenie portu morskiego we Władysławowie w sposób zrównoważony, tj. zapewniający efektywne wykorzystanie ich cech, zasobów i właściwości dla różnych celów społecznych i gospodarczych. Zadaniem planu jest ograniczanie konfliktów między użytkownikami oraz z otoczeniem, zapewnienie trwałości nieodnawialnych zasobów i procesów przyrodniczych w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń. Zakłada się również, że plan umożliwi osiągnięcie celów wynikających z krajowych dokumentów strategicznych.

Rozstrzygnięcia planu dążą do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju obszaru objętego projektem planu oraz obszarów do niego przyległych w wymiarze ekonomicznym, społecznym i środowiskowym, przy uwzględnieniu wymogów obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wzajemnego oddziaływania lądu i morza.

3. Zagospodarowanie i użytkowanie akwenów

3.1. Wymogi obronności bezpieczeństwo Państwa

- 1) Na obszarze objętym planem nie występują tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa - tereny zamknięte¹.
- 2) Północna część obszaru objętego planem, to jest większość akwenu redy portu, znajduje się w obrębie poligonu morskiego P-15, którego granice oznaczono na rysunku planu odpowiednim symbolem.
- 3) Przez redę portu przebiega tor wodny podejściowy 0021 Marynarki Wojennej, którego oś oznaczono na rysunku planu odpowiednim symbolem; w przypadku rozbudowy portu w obrębie akwenu WLA.02.Fp może zaistnieć konieczność wyznaczenia innego przebiegu osi tego toru;
- 4) Część obszaru objętego planem znajduje się w granicach ustalonej strefy ochronnej terenu zamkniętego (uznanego za teren zamknięty Decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 38/MON z dnia 13 marca 2019 r.- Dz. Urz. Min. Obr. Nar. z 2019 r. poz. 46, z późn. zm.) - kompleksu wojskowego Poczernino we Władysławowie, ustanowionej Protokołem Komisji Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych z dnia 05.09.2016 r. w sprawie ustalenia strefy ochronnej terenu zamkniętego, od obiektu technicznego w kompleksie wojskowym Poczernino-Władysławowo.

3.2. Port morski we Władysławowie

Port Władysławowo jest położony na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, u nasady Mierzei Helskiej. Został zbudowany w latach 1936 – 1938 i uzyskał status największego portu rybackiego w Polsce. Na usytuowanie portu od strony morza wpłynęły korzystne uwarunkowania batymetryczne i hydrotermalne, w związku z czym port praktycznie nie zamarza i jest eksploatowany przez cały rok. Jest także chroniony przez przylądek Rozewie przed przeważającymi wiatrami zachodnimi, co wyróżnia go w stosunku do pozostałych portów polskich leżących bezpośrednio nad Morzem Bałtyckim. Port we Władysławowie powstawał jako port rybacki, ale w ciągu ostatnich lat, w związku ze spadkiem aktywności związanej z rybołówstwem i jednoczesnym rozwojem turystyki zmienił swój charakter na wielofunkcyjny. Obecnie do portu zawijają jednostki pływające różnego typu, spełniające wymagania dotyczące parametrów statków określone w Zarządzeniu nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. Przepisy portowe. Obecnie port pełni następujące funkcje:

- funkcje transportowe i przeładunkowe - do portu wchodziły jednostki, które świadczą o jego aktualnych możliwościach w zakresie obsługi jednostek kabotażowych związanych z przeładunkiem drobnicowym, masowym oraz specjalistycznym (np. ładunki wielkogabarytowe);
- funkcje morskiego przejścia granicznego;
- port stanowi miejsce stacjonowania jednostek pływających Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR);

¹ w rozumieniu Art. 2 pkt 9 Ustawy z dnia 17.05.1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 276 ze zmianami): tereny zamknięte – rozumie się przez to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych.

- obsługa statków kabotażowych, obsługa jednostek rybackich, jachtów turystycznych, jednostek komercyjnych (wędkarskich);
- funkcję portu schronienia dla turystycznych łodzi żaglowych i motorowych - w 2002 r. oddano do użytku pierwszy etap budowy mariny – funkcjonalny port jachtowy dla 20 jednostek i ich załóg;
- funkcje portu - bazy, remontu kutrów rybackich oraz rozwiniętego zaplecza przetwórstwa rybnego; Przedsiębiorstwo Szkuner Sp. z o.o. posiada hale produkcyjne i urządzenia do przetwórstwa ryb, chłodnie składowe na 1200 ton oraz 800 ton, komory zerowe o zdolności przechowywania 200 ton, a także szafy i tunel zamrażalniczy o zdolności zamrażania 80 ton/dobę. Szkuner Sp. z o.o. jest producentem przetworów rybnych, świeżych, mrożonych. Świadczy również usługi w zakresie przetwórstwa rybnego z powierzonego surowca;
- Zgodnie z załącznikami nr 4, nr 5, nr 6 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1701), port we Władysławowie jest portem rybackim, w którym dokonuje się wyładunku:
 - dorszy, w przypadku gdy masa dorszy znajdujących się na pokładzie statku rybackiego wynosi więcej niż 750 kg żywej wagi;
 - ryb niesortowanych;
 - ryb pelagicznych, w przypadku gdy masa tych ryb znajdujących się na pokładzie statku rybackiego wynosi więcej niż 5 ton żywej wagi;
- funkcje turystyczne i rekreacyjne - port od 1994 roku jest otwarty dla turystów; Falochron Zachodni pełni rolę mola i jest ulubionym miejscem dla wędkarzy i spacerowiczów. We Władysławowie znajdują się (są zarejestrowane lub posiadają oddziały) firmy organizujące turystyczne morskie wyprawy połowowe dla wędkarzy, których łodzie stacjonują w porcie; stąd prowadzone są rejsy wycieczkowe małymi jednostkami pasażerskimi². Rejsy turystyczne do Rozewia są jedną z największych letnich atrakcji turystycznych Władysławowa;
- funkcja stoczniowa – po wschodniej stronie portu znajduje się stocznia remontowa, która jest częścią przedsiębiorstwa Szkuner spółka z o.o. Przedsiębiorstwo użytkuje Nabrzeże Stoczniowe, pomost remontowy i pomost Slipowy. Stocznia przeprowadza remonty roczne i kapitalne zarówno jednostek własnych jak i obcych armatorów, z wykorzystaniem: Slipu poprzecznego o nośności maksymalnej 2200 kN (220 ton) oraz wyciągu dla jednostek o długości do Lc=30 m i nośności do 220 ton (szerokość statku max B = 7.5m, zanurzenie H max = 3,8 m). Obiekty stoczniowe zajmują tereny o powierzchni ok. 33 500 m² i zlokalizowane są we wschodniej części portu, w tym: hala remontowa o wymiarach 38 x 18 x 8m wyposażona w suwnicę 8T oraz urządzenia ślusarsko – spawalnicze, ogrodzony plac magazynowy 4000 m² oraz budynek magazynowy części zamiennych i materiału;
- W porcie znajdują się place składowe oraz pochylnia dla jachtów o długości do 12 m. Korzystający z portu mają możliwość podłączenia do sieci elektrycznej, odbioru wód zęzowych i zaolejonych ze statków, a także mogą skorzystać z usług nurkowych i holowniczych.
- Barka „Beata” zaopatruje w paliwo statki oraz odbiera wody zaolejone; bunkierka stacjonuje przy Nabrzeżu Roboczym lub przy Nabrzeżu Wschodnim z uwagi na bezpieczny postój i ochronę przed północnymi sztormami. Jest to rozwiązanie nie spełniające współczesnych wymogów

² <https://www.polskaniezwykla.pl/web/place/35761,wladyslawowo-rejs-po-baltyku.html> ;
<https://wladyslawowo.atrakcje.pl/atrakcje/wladyslawowo-rejs-wycieczkowy-drakkar-554>

i oczekiwań, wskazując na potrzebę lokalizacji stacji paliw, pełniącej kluczową rolę w utrzymaniu logistyki Portu Władysławowo w zakresie bezpieczeństwa ekologicznego w bezpośredniej bliskości otwartego morza.

Poszczególne funkcje (rybacka, turystyczna, przeładunkowa) rozwijały się równolegle, a ich wzajemne przenikanie się powoduje problemy związane z niedostosowaniem istniejącej infrastruktury portowej do wymogów eksploatacyjnych poszczególnych funkcji oraz brakiem miejsca na ich pełną realizację. W szczególności brakuje nabrzeża i placu do prowadzenia przeładunków i składowania.

Zgodnie z Zarządzeniem Nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich. (Dz. U. Z 2012 poz. 3960):

- istniejący tor wodny ma następujące parametry:
 - 1) długość 0,765 km od izobaty - 8,0 m do linii stanowiącej przedłużenie wewnętrznej krawędzi Falochronu Wschodniego w kierunku Falochronu Zachodniego,
 - 2) szerokość w dnie 60 m,
 - 3) głębokość techniczna 7,0 m.
 - Port osłaniają dwa falochrony: Falochron Wschodni o długości 340 m i Falochron Zachodni o długości 620 m;
 - Wejścia główne i wewnętrzne mają szerokość ok. 60 m;
 - Głębokości w porcie wahają się w przedziale 4,0 – 6,0 m;
 - Do portu mogą zawijać statki o długości 70 m i zanurzeniu do 4,0 m (w szczególnych przypadkach, po uzyskaniu zgody Kapitana Portu, do 80 m długości i do 4,5 m zanurzenia).
- W historii portu notowano wejścia jednostek o znacznie większych gabarytach niż jest to wyszczególnione w nawiasie, ale zgoda kapitanatu w takiej sytuacji jest uzależniona od aktualnego stanu poziomu morza, natężenia ruchu jednostek w porcie, aktualnej sytuacji batymetrycznej oraz planowanego miejsca postoju w porcie. Praktyka historii portu, potwierdza możliwość operacji jednostek przy korzystnych warunkach wyszczególnionych jak wyżej, o następujących parametrach: długość około 100m, zanurzenie przekraczające 5 m.

Infrastruktura zapewniająca dostęp do portu jest narażona na intensywne oddziaływanie zjawisk hydrodynamicznych i litodynamicznych, procesy te wpływają na zapiaszczanie podejścia do portu podczas sztormów północno-wschodnich i wschodnich. Sztormy występują od 40 do 60 dni w ciągu roku, wywołują ruchy rumowiska i powodują utrudnienia w utrzymaniu żeglowności. „Niestabilna głębokość na torze podejściowym do portu we Władysławowie ogranicza bezpieczeństwo wejścia jednostek do portu, powoduje brak gwarancji zapewnienia głębokości dla statków o zanurzeniu 4 m. Obecnie zapiaszczanie toru podejściowego i awanportu, spowodowane nanoszeniem piasku z kierunku północno-zachodniego, jest jednym z największych problemów technicznych utrudniających eksploatację portu na torze podejściowym dla jednostek o zanurzeniu 3 – 4,5 m.”³

³ źródło: Radtke.G, W. Wawrzonkoski W., na zlecenie Szkuner Sp. z o.o, „Koncepcja rozwoju Portu Władysławowo”, 2019 r., Władysławowo, pkt. 5.3. Strona 28;

3.3. Infrastruktura techniczna

Przy wschodniej granicy Portu Władysławowo, zarówno w obszarze objętym planem jak i w jego bezpośrednim sąsiedztwie, realizowany jest system gazociągów wraz z infrastrukturą niezbędną do ich funkcjonowania i obsługi, stanowiący jeden z elementów zapewniających bezpieczeństwo energetyczne państwa. Gazociągi odprowadzają gaz surowy i odpadowy z morskich kopalni ropy do elektrociepłowni Energobaltic Sp. z o.o., usytuowanej w porcie we Władysławowie oraz do projektowanego zakładu uzdatniania gazu (ZUG) ze stacją pomiarową, usytuowanego we Władysławowie przy ul. Skandynawskiej (przy granicy z gminą Puck):

- istniejący gazociąg DN 100 przeznaczony do transportu gazu odpadowego z platformy wiertniczej „Baltic Beta” (złoże B3, obszar górniczy „Łeba”) do zasilania elektrociepłowni we Władysławowie, co oznacza likwidację bezproduktywnego spalania gazu na platformie oraz likwidację kotłowni węglowych w mieście. Fragment gazociągu przebiega przez obszar objęty planem – w rejonie elektrociepłowni Energobaltic Sp. z o.o. Jest to odcinek, w którym gazociąg i powiązana z nim infrastruktura jest wyprowadzana na ląd;
- istniejący gazociąg DN 100 przeznaczony do transportu gazu odpadowego z platformy Petrobaltic, usytuowanej wewnątrz obszaru górniczego „Kuźnica 1” (złoże B8) do elektrociepłowni we Władysławowie. Zarządzeniem Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 listopada 2017 roku została ustanowiona strefa bezpieczeństwa dla tego gazociągu. W strefie obowiązuje zakaz kotwiczenia, uprawiania rybołówstwa. Gazociąg biegnie na wschód od obszaru objętego planem.
- projektowany gazociąg wysokiego ciśnienia o średnicy DN250 i maksymalnym ciśnieniu (MOP) do 15,3 MPa dla gazu surowego (Inwestor Baltic Gas Sp. z o.o. I wspólnicy Sp.k.), który stanowi część przedsięwzięcia polegającego na wydobywaniu gazu ziemnego ze złóż B4 i B6 (zlokalizowanych na Morzu Bałtyckim) i transportowania go gazociągiem do projektowanego zakładu uzdatniania gazu (ZUG), usytuowanego we Władysławowie przy ul. Skandynawskiej. Fragment gazociągu przebiega przez obszar objęty planem – w rejonie elektrociepłowni Energobaltic Sp. z o.o. Jest to odcinek w którym gazociąg i powiązana z nim infrastruktura jest wyprowadzana na ląd.

We wschodniej części obszaru objętego planem WLA lub tuż przy granicy, w rejonie elektrociepłowni Energobaltic Sp. z o.o., w sąsiedztwie gazociągów istniejących i projektowanego planowane są kolejne dwa gazociągi:

- Planowany rurociąg przesyłowy **Wła.-B101** z obszaru na granicy pomiędzy koncesją Łeba i koncesją Rozewie. Wyjście rurociągu na brzeg planuje się w miejscowości Władysławowo pomiędzy obecnie istniejącymi rurociągami: należącym do spółki Energobaltic sp. z o.o. (ze złoża ropy i gazu B3) oraz należącym do spółki B8 sp. z o.o. Baltic S.K.A. (ze złoża ropy i gazu B8).
- Planowany rurociąg przesyłowy **Wła.-B8_H** z obszaru złoża ropy i gazu B8. Wyjście rurociągu na brzeg planuje się w miejscowości Władysławowo pomiędzy obecnie istniejącymi rurociągami: należącym do spółki Energobaltic sp. z o.o. (ze złoża ropy i gazu B3) oraz należącym do spółki B8 sp. z o.o. Baltic S.K.A. ().

Również przez wschodni kraniec obszaru objętego planem przebiega podmorski rurociąg zrzutowy z oczyszczalni ścieków w Swarzewie od Władysławowa w głąb morza terytorialnego - Ks 700. Na

podstawie decyzji Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni⁴ została ustanowiona strefa bezpieczeństwa wokół podmorskiego rurociągu zrzutowego z oczyszczalni ścieków w Swarzewie, w której obowiązuje zakaz kotwiczenia, rybołówstwa i wszelkich prac podwodnych.

3.4. Wydane decyzje oraz inwestycje celu publicznego

Na podstawie wykazu wydanych decyzji o warunkach zabudowy oraz pozwoleń wydanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz decyzji Ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przeanalizowano dla obszaru objętego planem uwarunkowania wynikające z wydanych zezwoleń. Z przeprowadzonej analizy wynika, że na obszarze objętym planem planowane są następujące przedsięwzięcia:

1. Planowany gazociąg wysokiego ciśnienia o średnicy DN250 i maksymalnym ciśnieniu (MOP) do 15,3 MPa dla gazu surowego. Fragment gazociągu przebiega przez obszar objęty planem – w rejonie elektrociepłowni Energobaltic Sp. z o.o. Jest to odcinek, w którym gazociąg i powiązana z nim infrastruktura jest wyprowadzana na ląd.
2. Rozbudowa istniejącej przystani jachtowej w części zachodniej basenu wewnętrznego portu. Projekt zakłada lokalizację pomostów pływających typu ciężkiego dla jednostek o długości do 12 m, co umożliwi wpływanie do portu większej liczby jachtów o takich parametrach.
3. Ułożenie pod dnem morza kabla światłowodowego na trasie Władysławowo (po zachodniej stronie portu) – Sventoje (Litwa). Kabel przetnie linię brzegową we Władysławowie na działce stanowiącej plażę, nr 1 obr. 3 Władysławowo.

4. Główne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

4.1. Ochrona brzegu, środowiska i przyrody

- A. W ramach „Programu ochrony brzegów morskich” (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 678) obowiązuje:
 - a) prowadzenie sztucznego zasilania i realizacja umocnień brzegowych po wschodniej stronie portu, na odcinku brzegu Władysławowo – Kuźnica (od nasady Półwyspu Helskiego do km H 9,5),
 - b) monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego, obejmujące Półwysep Helski (od nasady półwyspu do km H 71,5),
 - c) monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego obejmujące odcinek otwarte morze od km 125,0 do 175,33 (od portu we Władysławowie w kierunku zachodnim).
- B. W akwencie istnieją potencjalnie korzystne warunki habitatowe i hydrologiczne do odbycia skutecznego tarła śledzia populacji wiosennej, śledzia populacji jesiennej i skarpia. W związku z istnieniem potencjalnie bardzo dobrych warunków do rozrodu ryb komercyjnych zaleca się rozszerzenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięć w akwencie o wpływ tych przedsięwzięć na zasoby i rekrutację ryb ważnych dla rybołówstwa.
- C. Na obszarze objętym planem nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody.
- D. Przy ochronie gatunkowej dziko występujących roślin, grzybów i zwierząt zastosowanie mają przepisy ustawy o ochronie przyrody.

⁴ Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 czerwca 2017 roku wokół podmorskiego rurociągu zrzutowego z Oczyszczalni Ścieków w Swarzewie, na odcinku od Władysławowa w głąb morza terytorialnego

4.2. Obszary i warunki ochrony dziedzictwa kulturowego

Na obszarze objętym planem nie występują:

- a) zabytki chronione na podstawie ustawy o ochronie zabytków, ani inne obiekty zabytkowe,
- b) obszary objęte ochroną konserwatorską lub wskazane do objęcia ochroną konserwatorską.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami w przypadku zlokalizowania lub rozpoznania podwodnego obiektu dziedzictwa kulturowego, zastosowanie mają przepisy ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

4.3. Obszary i warunki uprawiania rybołówstwa i akwakultury

1. Szczegółowe warunki uprawiania rybołówstwa komercyjnego określa Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2019 r., poz. 1701 ze zmianami), zwane dalej Rozporządzeniem.

- 1) Zgodnie z Rozporządzeniem oraz przepisami ustawy o rybołówstwie morskim i ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej na akwenie morskich wód wewnętrznych w granicach Gminy Władysławowo, w tym na części obszaru objętego planem WLA obowiązuje zakaz wykonywania rybołówstwa komercyjnego.
- 2) Pozostały obszar objęty planem, czyli akwen będący fragmentem morza terytorialnego znajduje się w odległości mniejszej niż 3 Mm od brzegu, na odcinku od południka 18°00'00"E do trawersu latarni morskiej w Jastarni od strony Morza Bałtyckiego (54°42,01'N 18°40,90'E). Zgodnie z przepisami § 7 ust. 1 pkt 1b Rozporządzenia obowiązuje tu zakaz połowów przy użyciu narzędzi połowowych włączonych lub ciągnionych. Na podstawie zapisów ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim akwen jest wykorzystywany do rybołówstwa przybrzeżnego (jednostki rybackie do 12 m długości) z użyciem narzędzi biernych.

2. Akwakultura: na akwenie objętym planem WLA nie prowadzi się akwakultury.

4.4. Obszary i warunki pozyskiwania energii odnawialnej

1. Na obszarze objętym planem nie występują obiekty i urządzenia wykorzystywane na potrzeby pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych,
2. Zasoby energii falowania oraz energii prądów wodnych są niewielkie, bez ekonomicznych i technicznych perspektyw ich szerszego wykorzystywania.
3. Obszar planu obejmuje morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne. Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym obowiązuje zakaz lokalizacji elektrowni wiatrowych.
4. W planie dopuszcza się lokalizacje instalacji i obiektów uwzględniające wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych (w rozumieniu ustawy z dnia z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 610 ze zmianami), z uwzględnieniem przepisów odrębnych. Instalacje i obiekty mogą być lokalizowane na istniejących lub projektowanych do innych celów konstrukcjach, w ramach rozstrzygnięć szczegółowych dla poszczególnych akwenów, dotyczących lokalizacji sztucznych wysp i konstrukcji, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

4.5. Rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż

1. Na terenie objętym planem zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie nie występują żadne udokumentowane złoża kopalin. Nie wydano również żadnych koncesji na poszukiwanie czy rozpoznanie węglowodorów oraz wydobywanie węglowodorów ze złóż⁵. Nie prowadzi się również: prac geologicznych, wydobywania kopalin ze złóż, podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, podziemnego składowania dwutlenku węgla w celu przeprowadzenia projektu demonstracyjnego wychwytu i składowania dwutlenku węgla.
2. Na całym obszarze objętym planem wyklucza się wydobywanie kopalin, natomiast poszukiwanie lub rozpoznawanie złóż kopalin dopuszczalne jest na obszarze redy portu, to jest w akwenach WLA.05.Tk i WLA.06.Tk.

Rozstrzygnięcia planu WLA dopuszczają więc poszukiwanie złóż kopalin w celu rozpoznania ewentualnych złóż kopalin na obszarach akwenów WLA.05.Tk, WLA.06.Tk, przy jednoczesnym zakazie wydobywania kopalin na obszarze całego planu. Przy takich zapisach dokumentu planu WLA (z § 7 ust. 5 pkt 3 załącznika nr 1 do rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie) nie będzie możliwe wydobywanie kopalin bez zmiany planu, nawet w sytuacji, gdyby rozpoznano złożo o dużym znaczeniu gospodarczym. W tym miejscu należy jednak podkreślić główne, aktualne uwarunkowania i cele sporządzenia planu WLA, to jest zapewnienie możliwości rozbudowy portu, przede wszystkim dla potrzeb obsługi realizacji morskich farm wiatrowych, jednego z priorytetowych przedsięwzięć Polityki Energetycznej Polski do 2040 r. (PEP 2040). Oznacza to, że w najbliższych latach jest to główny kierunek rozwoju zagospodarowania na obszarze planu WLA.

Ewentualne odkrycie złoża o dużym znaczeniu gospodarczym będzie wymagało weryfikacji priorytetów rozwojowych na obszarze planu WLA, a dopuszczenie funkcji wydobywania kopalin ze złoża zmiany planu WLA.

4.6. Krajowy Program Ochrony Wód Morskich

Dyrektywa Ramowa w sprawie Strategii Morskiej (RDSM) - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawia ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego, w których państwa członkowskie podejmują niezbędne działania na rzecz osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu ekologicznego środowiska do roku 2020⁶, w opracowanie i realizację strategii morskiej. Zgodnie z art. 17 dyrektywy oraz przepisami rozdziału 7 ustawy Prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 2233, ze zmianami), państwa członkowskie mają obowiązek cyklicznej (co sześć lat) aktualizacji strategii morskich. Drugi cykl planistyczny rozpoczął się od aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich (aWOSŚWM)⁷ oraz aktualizacji

⁵ Źródło: <http://geologia.pgi.gov.pl>

⁶ RDSM wymaga osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu środowiska morskiego, w tym celów środowiskowych, dla wszystkich cech do 2020 r. Z kolei Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM) przez opracowanie Bałtyckiego Planu Działań założyła osiągnięcie GES do 2021 r. Biorąc jednak pod uwagę 6-letni cykl aktualizacji oceny stanu środowiska morskiego, osiągnięcie zaktualizowanych celów środowiskowych dla wód morskich powinno nastąpić do 2022 r..

⁷ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich (Załącznik nr 1 do Uchwały) wraz

zestawu celów środowiskowych dla wód morskich⁸. W październiku 2020 r. rozpoczęto prace nad aktualizacją programu ochrony wód morskich (aKPOWM). Planowany termin zakończenia prac marzec 2022 r.⁹.

Aktualnie realizowany jest Krajowy Program Ochrony Wód Morskich opracowany w ramach pierwszego cyklu planistycznego, zatwierdzony Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie przyjęcia Krajowego programu ochrony wód morskich (Dz. U. z 29.12.2017 r. poz. 2469), składający się z następujących części:

- I. Tekst Krajowego Programu Ochrony Wód Morskich;
- II. Załączniki do Krajowego Programu Ochrony Wód Morskich:
 1. Załącznik nr 1 do KPOWM - Podsumowanie istniejących działań podstawowych przyczyniających się do osiągnięcia dobrego stanu środowiska morskiego, wynikających z aktów prawnych oraz dokumentów programowych i planistycznych;
 2. Załącznik nr 2 do KPOWM - Analiza kosztów– korzyści (CBA);
 3. Załącznik nr 3 do KPOWM –Karty poszczególnych kluczowych typów działań - KTM¹⁰ Jest ich w sumie 55 i dotyczą różnych cech i obszarów:

Dla portów KPOWM przewiduje szereg działań wskazanych dla osiągnięcia celów środowiskowych ustalonych dla cech D5 – Eutrofizacja i D10 – Śmieci w środowisku morskim. Realizacja tych działań na obszarze portu morskiego we Władysławowie może się wiązać ze zmianami w zagospodarowaniu nabrzeży i zmianami w użytkowaniu akwenów, w szczególności z rozwojem infrastruktury obsługującej i zaopatrującej statki:

- w zakresie zaopatrzenia jednostek pływających w paliwa -bunkrowania statków LNG;
- w zakresie infrastruktury paliw alternatywnych, m.in. infrastruktury służącej dostarczaniu energii elektrycznej na statki;
- infrastruktury służącej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich w portach;
- infrastruktury służącej do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków.

5. Kierunki rozwoju portu morskiego we Władysławowie

Przed Portem Władysławowo rysują się nowe szanse rozwojowe, związane z:

- rozwojem turystycznym Władysławowa i planowanym zwiększeniem dostępności komunikacyjnej Władysławowa (trasy Via Maris, OPAT i droga ekspresowa S6); intensywny rozwój turystyczny miasta Władysławowo wskazuje na konieczność rozdzielenia w porcie stref: turystycznej, rybackiej i przeładunkowo-składowej;
- rozwój morskich farm wiatrowych to strategiczny kierunek polskiej energetyki. Farmy wiatrowe wymagają zaplecza logistycznego i portów. Do budowy farm wiatrowych wiodącym portem ma być port w Gdyni (umożliwiający obsługę statków o zanurzeniu do 8 m). Jednak w fazie eksploatacji (w latach 2025 – 2050 lub dłużej) wystarczające będą porty, do których będą mogły wpływać statki o zanurzeniu do 6 m, zlokalizowane w najbliższej odległości. Wstępne założenia deweloperów dot. obsługi logistycznej farm wiatrowych mówią, że do obsługi farm wiatrowych niezbędnych będzie docelowo 20 – 30 jednostek serwisowych, kursujących bez przerwy, pomiędzy portem a farmą wiatrową. Wg deklaracji

z projektem aktualizacji zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich (Załącznik nr 2 do Uchwały)

⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25.02.2021 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji zestawu celów środowiskowych dla wód morskich

⁹ Źródło: www.kpowm.gov.pl.

¹⁰ Ang. skrót KTM - KEY TYPES OF MEASURES

deweloperów, do ich obsługi potrzebne będą 2 – 3 porty w najbliższej odległości (1 port to za mało). Porty we Władysławowie oraz w Łebie i Ustce, są najbardziej predysponowane do pełnienia funkcji serwisowej dla farm wiatrowych. Jednocześnie sieć portów obsługujących przedsięwzięcia offshore powinna gwarantować kompletną i stałą ich obsługę, bo jeśli z jakichś przyczyn porty w Łebie i Ustce nie zdążą zagwarantować oczekiwań, to farmy wiatrowe będą obsługiwane przez porty zagraniczne. Główne atuty portu morskiego we Władysławowie dla lokalizacji w nim inwestycji powiązanych z rozwojem offshore, a tym samym dla rozbudowy portu we Władysławowie, są następujące:

- port we Władysławowie jest położony blisko farm wiatrowych przewidzianych w rejonie na Ławicy Środkowej o łącznej mocy 5 gigawatów; to znacząco skraca czas potrzebny na dotarcie służb technicznych czy ratunkowych; (najbliżej położone farmy wiatrowe: B-Wind oraz C-Wind na wysokości gminy Krokowa oraz farma wiatrowa: Baltic Power na wysokości gmin Choczewo i Łeba);
 - położenie portu poza centrum Władysławowa miejscowości, co umożliwia rozbudowę portu w kierunku wschodnim bez negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców;
 - rozbudowa portu we Władysławowie pomogłaby również zmniejszeniu negatywnych skutków społecznych i ekonomicznych transformacji gospodarki rybackiej; całe przedsięwzięcie mogłoby się również stać modelowym przekształceniem największego portu rybackiego w port Offshore Wind;
 - na terenie Portu Władysławowo jest stocznia, gdzie bez konieczności kosztownego i czasochłonnego transportu w inne rejony Pomorza będzie można dokonywać niektórych napraw;
 - planowana rozbudowa układu komunikacyjnego na zapleczu Portu Władysławowo (Via Maris, linia kolejowa nr 213 relacji Reda – Hel) może zapewnić dobry dostęp do portu dla środków transportu lądowego.
- budową i eksploatacją platform wiertniczych i eksploatacyjnych Lotos Petrobalticu, dla których ze względu na lokalizację i bliską odległość Port Władysławowo byłby najlepszym miejscem do obsługi serwisowej, pod warunkiem możliwości obsługi statków o zanurzeniu min. 6 m;
 - aktywizacją drogi morskiej E60 i związaną z tym możliwością wzrostu przeładunków. Z racji swojego położenia port może w szczególności wiele zyskać na uruchomieniu regularnej żeglugi i ożywieniu transportu morskiego na trasie E60: Belgia (Oostende) Dania (Vordingborg) - Niemcy (Mukran) - Polska (Szczecin - Świnoujście - Kołobrzeg - Ustka - Łeba - Władysławowo - Hel - Gdynia - Gdańsk) - Rosja (Kalingrad) - Litwa (Kłajpeda) - Łotwa (Lipawa).

Kierunki rozbudowy portu

1. Przebudowa portu, która obejmuje niezbędne remonty i unowocześnienie istniejącej infrastruktury portowej.
2. Rozwój funkcji turystycznej, która spełni wymagania rosnącego ruchu turystycznego we Władysławowie, rozbudowa marin wewnątrz portu zgodnie z decyzją Wojewody Pomorskiego nr WI-II.7840.247.275.2011.DM z dn. 22.06.2011 r., gdzie przystań jachtowa uzyskała pozwolenie na realizację.
3. Rozbudowa portu w kierunku wschodnim, pod nazwą „budowa Portu Zewnętrznego we Władysławowie:

- 1) przedłużenie Falochronu Zachodniego stanowiącego osłonę wejścia do Portu przed zapiaszczaniem toru podejściowego, której celem jest:
 - ustabilizowanie ruchu rumowiska i zahamowanie procesu spłykania toru podejściowego w okresie występowania sztormów północno-zachodnich i wschodnich;
 - ukierunkowanie naturalnych ruchów rumowiska z zachowaniem możliwości zasilania Półwyspu Helskiego;
 - 2) budowa osłonowego Nowego Falochronu Wschodniego z pirsami i nabrzeżem w celu ograniczenia zjawiska falowania w awanporcie i zagwarantowania bezpiecznego postoju statków. Planowany Falochron winien uwzględnić istniejący kolektor wylotowy z oczyszczalni ścieków „Swarzewo”, istniejące gazociągi doprowadzające gaz ze złóż B3 i B8 do zakładu Energobaltic oraz gazociąg projektowany doprowadzający gaz ze złóż B4 i B6;
 - 3) rozbudowa portu za istniejącym Falochronem Wschodnim, w tym wybudowanie nowego placu składowego z nabrzeżami oraz pirsami, a także terminalu do przeładunków oraz nowej infrastruktury drogowej i kolejowej. Nowy plac składowy ma być centralnym miejscem nowej części portu.
4. Uporządkowanie wielofunkcyjności portu, oddzielenie części turystycznej, rybackiej i przemysłowej od funkcji przeładunkowej, remontu statków, serwisowania farm wiatrowych (planowanej w nowej części portu) pozwoli na rozbudowę funkcji portu jako schronienia, zapewniającego możliwości postoju statków serwisowych dla farm wiatrowych, bazy dla statków Lotos „Petrobaltic”, oraz statków badawczych: IMOR, Mewo Navigator.

6. Planowana struktura funkcjonalno przestrzenna, funkcje akwenów

Na obszarze objętym projektem planu WLA wydzielono następujące akweny, dla których ustalono funkcję podstawową:

- 1) akwen WLA.01.Fp – o funkcji podstawowej: funkcjonowanie portu (Fp);
- 2) akwen WLA.02.Fp – o funkcji podstawowej: funkcjonowanie portu (Fp);
- 3) akwen WLA.03.Fs – o funkcji podstawowej: przemysł stoczniowy (Fs);
- 4) akwen WLA.04.C - o funkcji podstawowej: ochrona brzegu (C);
- 5) akwen WLA.05.Tk - o funkcji podstawowej: transport lokalny (Tk);
- 6) akwen WLA.06.Tk - o funkcji podstawowej: transport lokalny (Tk);
- 7) akwen WLA.07.I – o funkcji podstawowej: infrastruktura techniczna (I).

6.1. Akwen WLA.01.Fp - podstawowe rozstrzygnięcia planu

- **Funkcja podstawowa:** Fp – funkcjonowanie portu, co oznacza:
 - a) zapewnienie warunków i przestrzeni dla przeładunków towarów oraz dla wymiany osób, w tym przyjęcia pasażerów,
 - b) zapewnienie warunków i przestrzeni dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją, między innymi: obsługi technicznej, uzupełnienia zapasów, usunięcia nieczystości, zaopatrzenia w paliwo,
 - c) zapewnienie przestrzeni dla istniejącej i planowanej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i infrastruktury portowej;
- **Funkcje dopuszczalne:**
 - 1) Funkcja B – obronność i bezpieczeństwo państwa, ze względu na fakt, że część akwenu znajduje się w granicach ustalonej strefy ochronnej terenu zamkniętego (uznanego za teren

zamknięty Decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 38/MON z dnia 13 marca 2019 r.- Dz. Urz. Min. Obr. Nar. z 2019 r. poz. 46, ze zmianami);

- 2) funkcja I - infrastruktura techniczna w zakresie możliwości realizacji i eksploatacji:
 - a) obiektów i urządzeń infrastruktury łączności,
 - b) obiektów i urządzeń komunalnej infrastruktury technicznej, to jest sieci i urządzeń infrastruktury technicznej obsługującej tereny zurbanizowane w zakresie: zaopatrzenia w wodę, energię elektryczną, gaz, łączność, odprowadzenia wód opadowych i roztopowych oraz ścieków bytowych, przemysłowych i innych,
 - c) kolektorów wylotowych systemów kanalizacji sanitarnej i deszczowej;
- 3) funkcja Sm – marina, czyli zapewnienie przestrzeni i warunków dla lokalizacji obiektów na potrzeby postojów i obsługi jednostek turystycznych, sportowych i rekreacyjnych;
- 1) funkcja W – sztuczne wyspy i konstrukcje na potrzeby wznoszenia lub wykorzystania obiektów służących funkcjom Fp – funkcjonowanie portu, I - infrastruktura techniczna, Sm – marina.

Akwen obejmuje istniejące baseny portu morskiego we Władysławowie. Akwen przeznaczony jest na funkcjonowanie istniejącego portu, którego podstawową funkcją jest przeładunek towarów i wymiana osób a także dla innych funkcji, w tym dla funkcji rybackiej (m.in.: transport i postój łodzi rybackich oraz wyładunek ryb), dla funkcji turystycznej m. in. przystani żeglarskiej oraz przystani pasażerskiej. Poza tym akwen ten stanowi bazę ratownictwa morskiego -postojów jednostki SAR.

Infrastruktura zapewniająca dostęp do Portu Władysławowo jest narażona na oddziaływanie zjawisk hydrodynamicznych i litodynamicznych. Procesy te wpływają na zapiaszczanie podejścia do portu podczas sztormów północno-wschodnich. Sztormy występują od 40 do 60 dni w ciągu roku, wywołują ruchy rumowiska i powodują utrudnienia w utrzymaniu żeglowności dla statków o zanurzeniu 4,0 m:

- a) port osłaniają dwa falochrony: Falochron Wschodni o długości 340 m i Falochron Zachodni (Północny) o długości 620 m,
- b) wejścia główne i wewnętrzne mają szerokość ok. 60 m,
- c) głębokości w porcie wahają się w przedziale 4,0 – 6,0 m,
- d) do portu mogą zawijać statki o długości 70 m i zanurzeniu 4,0 m (w szczególnych przypadkach, po uzyskaniu zgody Kapitana Portu – także statki o większych gabarytach).

W akwenu WLA.01.Fp wykorzystanie portu Władysławowo na potrzeby rozwoju projektów Morskich Elektrowni Wiatrowych (MEW), w szczególności lokalizacja terminali serwisowych (O&M) powinno uwzględniać zasadnicze istniejące uwarunkowania, w szczególności:

- parametry techniczne dotychczasowej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i infrastruktury portowej oraz zasadność jej ewentualnej przebudowy;
- konieczność kontynuacji dotychczasowych funkcji Portu Władysławowo oraz rozwój funkcji turystycznych, dla których dotychczasowe parametry basenów portowych wewnętrznego i wejściowego a także toru wodnego są wystarczające.

W obrębie tego akwenu planowana jest rozbudowa istniejącej przystani jachtowej w części zachodniej basenu wewnętrznego, zgodnie z aktualnymi decyzjami: Ministra Infrastruktury NR 108/39/09/10 z dnia 25.02.2010 r. - pozwolenie na wznoszenie i wykorzystanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz Wojewody Pomorskiego Nr WI-II.7840.247.275.2011.DM z dnia 22.06.2011 r. w sprawie zatwierdzenia projektu budowlanego i udzielenia pozwolenia na budowę i wykonanie robót budowlanych. Projekt zakłada:

- a) lokalizację pomostów pływających typu ciężkiego dla jednostek o długości do 12 m,
- b) zapewnienie stanowisk postojowych dla 55 jachtów,

c) dostosowanie standardu wyposażenia mariny do wymogów europejskich.

Ze względu na sąsiedztwo akwenu WLA.01.Fp z silnie zurbanizowanymi terenami przybrzeżnymi w akwenu tym dopuszcza się sytuowanie obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej w zakresie infrastruktury łączności, komunalnej infrastruktury technicznej oraz kolektorów wylotowych systemów kanalizacji sanitarnej i deszczowej. Ponadto w karcie akwenu WLA.01.Fp, w ust. 10 – ustalenia wiążące samorządy województw oraz gmin wskazano, że w dokumentach planistycznych sporządzanych przez Burmistrza tj. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić rozwiązania umożliwiające dostęp do infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portu. Chodzi przede wszystkim o zapewnienie możliwości dojazdu (drogi technicznej) do Falochronu Zachodniego.

6.2. Akwen WLA.02.Fp - podstawowe rozstrzygnięcia planu

- **Funkcja podstawowa:** Fp – funkcjonowanie portu, co oznacza :
 - a) zapewnienie warunków i przestrzeni dla przeładunków towarów oraz dla wymiany osób, w tym przyjęcia pasażerów,
 - b) zapewnienie warunków i przestrzeni dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją, między innymi: obsługi technicznej, uzupełnienia zapasów, usunięcia nieczystości, zaopatrzenia w paliwo,
 - c) zapewnienie przestrzeni dla istniejącej i planowanej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i infrastruktury portowej;
- **Funkcje dopuszczalne:**
 - 1) Funkcję B – obronność i bezpieczeństwo państwa ze względu na fakt:
 - a) położenia części akwenu w granicach ustalonej strefy ochronnej terenu zamkniętego w kompleksie wojskowym Poczernino we Władysławowie, rozlokowanego na wybrzeżu,
 - b) przebieg osi toru wodnego podejściowego 0021 wyznaczonego dla potrzeb Marynarki Wojennej, w przypadku rozbudowy portu może zaistnieć konieczność przesunięcia osi tego toru wodnego w sposób nie kolidujący z planowaną rozbudową portu;
 - 2) funkcję C - ochrona brzegu ogranicza się do możliwości utrzymywania i realizacji systemu ochrony brzegu w stanie zapewniającym wymagane prawem bezpieczeństwo i stan środowiska
 - 3) funkcję I - infrastruktura techniczna w zakresie możliwości realizacji i eksploatacji:
 - a) obiektów i urządzeń infrastruktury przesyłu węglowodorów oraz biometanu, wodoru i innych gazów przemysłowych,
 - b) obiektów i urządzeń infrastruktury przesyłu energii elektrycznej,
 - c) obiektów i urządzeń infrastruktury łączności,
 - d) obiektów i urządzeń komunalnej infrastruktury technicznej, to jest sieci i urządzeń infrastruktury technicznej obsługującej tereny zurbanizowane w zakresie: zaopatrzenia w wodę, energię elektryczną, gaz, łączność, odprowadzenia wód opadowych i roztopowych oraz ścieków bytowych, przemysłowych i innych,
 - e) kolektorów wylotowych systemów kanalizacji sanitarnej i deszczowej;
 - 4) funkcja W – sztuczne wyspy i konstrukcje na potrzeby wznoszenia lub wykorzystania obiektów służących funkcjom Fp – funkcjonowanie portu, I - infrastruktura techniczna, C – ochrona brzegu.

Akwen obejmuje obszar dla potrzeb planowanej rozbudowy portu w kierunku wschodnim, głównie dla potrzeb lokalizacji terminali serwisowych (O&M) na potrzeby rozwoju projektów Morskich Elektrowni Wiatrowych (MEW). Celem rozbudowy portu jest zapewnienie odpowiednich warunków dla zawijania segmentu większych statków morskich. Planowane parametry rozbudowy portu nawiązują do parametrów Portu Mukran, czołowego przedstawiciela wyspecjalizowanego w logistyce związanej z budową farm wiatrowych. Uzyskanie nowej części portu o głębokościach 8 - 10 m, pozwoli na obsługę statków: offshore, kabotażowych, badawczych, itp. Główne elementy rozbudowy portu we Władysławowie w obrębie akwenu WLA.02.Fp:

- a) przedłużenie Falochronu Zachodniego (Północnego) stanowiącego osłonę wejścia do Portu przed działaniem fal morskich; przedłużenie Falochronu Zachodniego (Północnego) ma także za zadanie ukierunkowanie naturalnych ruchów rumowiska oraz zapewnienie bezpieczeństwa nawigacyjnego,
- b) rozwój funkcji przeładunkowo-składowej we wschodniej części portu, w tym rozbudowa układu komunikacji drogowej oraz kolejowej i budowa nowych obiektów infrastruktury portowej:
 - nowego placu składowego, który ma być centralnym miejscem nowego Portu Wschodniego; maksymalne parametry jednostek oraz placu Składowego w praktyce będą dostosowane do przeładunku i składowania elementów farm wiatrowych,
 - nowego Nabrzeża Helskiego i Falochronu Nowego Wschodniego; docelowo nowa część portu powinna zostać domknięta Falochronem Nowym Wschodnim z pirsem zamykającym w celu ograniczenia zjawiska falowania w awanporcie i zagwarantowania bezpiecznego postoju statków.

Do czasu rozbudowy portu utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu Władysławowo; zgodnie z Zarządzeniem Nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich, istniejący tor wodny ma następujące parametry:

- a) długość 0,765 km od izobaty - 8,0 m do linii stanowiącej przedłużenie wewnętrznej krawędzi Falochronu Wschodniego w kierunku Falochronu Zachodniego (Północnego),
- b) szerokość w dnie 60 m,
- c) głębokość techniczna 7,0 m.

Ze względu na istniejące wymogi obronności i bezpieczeństwa państwa takie jak tor wodny podejściowy 0021 wyznaczony dla potrzeb Marynarki Wojennej oraz strefy ochronne od istniejących kompleksów wojskowych, w akwencie WLA.02.Fp dopuszczono funkcję B – obronność i bezpieczeństwo państwa.

W celu zapewnienia możliwości utrzymywania i realizacji systemu ochrony brzegu w stanie zapewniającym wymagane prawem bezpieczeństwo i stan środowiska, dla obszaru akwenu WLA.02.Fp ustala się funkcję C - ochrona brzegu, jako funkcję dopuszczoną:

- a) w akwencie znajdują się istniejące budowle ochrony brzegu morskiego,
- b) w związku z rozbudową portu w kierunku wschodnim, w akwencie przewiduje się rozwiązania zapewniające możliwości stałego przesyłu urobku z pogłębiania dna w kierunku Półwyspu Helskiego.

6.3. Akwen WLA.03.Fs - podstawowe rozstrzygnięcia planu

- **Funkcja podstawowa:** Fs - Przemysł stoczniowy w zakresie związanym z budową, remontem i demontażem (recyklingiem) jednostek pływających;
- **Funkcje dopuszczalne:**
 - 1) funkcja B – obronność i bezpieczeństwo państwa ze względu na położenie części akwenu w granicach ustalonej strefy ochronnej terenu zamkniętego w kompleksie wojskowym Poczernino we Władysławowie, rozlokowanego na wybrzeżu;
 - 2) funkcja I - infrastruktura techniczna w zakresie oznaczającym zapewnienie możliwości realizacji i eksploatacji:
 - a) obiektów i urządzeń infrastruktury łączności,
 - b) obiektów i urządzeń komunalnej infrastruktury technicznej, to jest sieci i urządzeń infrastruktury technicznej obsługującej tereny zurbanizowane w zakresie: zaopatrzenia w wodę, energię elektryczną, gaz, łączność, odprowadzenia wód opadowych i roztopowych oraz ścieków bytowych, przemysłowych i innych,
 - c) kolektorów wylotowych systemów kanalizacji sanitarnej i deszczowej;
 - 3) funkcja Fp – funkcjonowanie portu, co oznacza:
 - a) zapewnienia warunków i przestrzeni dla przeładunków towarów oraz dla wymiany osób, w tym przyjęcia pasażerów,
 - b) zapewnienia warunków i przestrzeni dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją, między innymi: obsługi technicznej, uzupełnienia zapasów, usunięcia nieczystości, zaopatrzenia w paliwo;
 - 4) funkcja W - sztuczne wyspy i konstrukcje na potrzeby wznoszenia lub wykorzystania obiektów służących funkcjom Fp – funkcjonowanie portu, I - infrastruktura techniczna.

Akwen WLA.03.Fs obejmuje obszar istniejącej stoczni w obrębie Pomostu Slipowego, Nabrzeża Stoczniowego i Pomostu Remontowego z zapewnieniem możliwości rozszerzenia działalności stoczniowej po obu stronach Pomostu Remontowego. Ze względu na konieczność zapewnienia możliwości elastycznego rozwoju portu morskiego we Władysławowie, na akwencie dopuszcza się także możliwość wprowadzenia przestrzeni dla przeładunków towarów oraz dla wymiany osób oraz dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją. Ze względu na sąsiedztwo akwenu WLA.01.Fp z silnie zurbanizowanymi terenami przybrzeżnymi w akwencie tym dopuszcza się sytuowanie obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej w zakresie infrastruktury łączności, komunalnej infrastruktury technicznej oraz kolektorów wylotowych systemów kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

6.4. Akwen WLA.04.C - podstawowe rozstrzygnięcia planu

- **Funkcja podstawowa:** C - ochrona brzegu, co oznacza:
 - a) utrzymywanie i realizację systemu ochrony brzegu w stanie zapewniającym wymagane prawem bezpieczeństwo i stan środowiska,
 - b) ochronę nagromadzeń i odkładów piasków do sztucznego zasilania brzegu przed zanieczyszczeniem oraz przed wykorzystaniem do innych celów niż ochrona brzegu, jak również zapewnienie dostępności tych nagromadzeń i odkładów,
 - c) prowadzenie monitoringu i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegu;

- **Funkcje dopuszczalne:**

- 1) funkcja B – obronność i bezpieczeństwo państwa ze względu na położenie części akwenu w granicach ustalonej strefy ochronnej terenu zamkniętego w kompleksie wojskowym Poczernino we Władysławowie, rozlokowanego na wybrzeżu;
- 2) funkcja Fp – funkcjonowanie portu, w zakresie zapewnienie przestrzeni dla istniejącej i planowanej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i infrastruktury portowej;
- 3) funkcja W - sztuczne wyspy i konstrukcje na potrzeby wznoszenia lub wykorzystania obiektów służących funkcjom C – ochrona brzegu i Fp – funkcjonowanie portu.

Obszar objęty planem charakteryzuje się dużą dynamiką procesów zachodzących w strefie brzegowej. Już w okresie 1936-37 przy budowie portu liczone się z wystąpieniem zakłóceń w naturalnym przebiegu strumienia rumowiska, które spowodują wychodzące w morze falochrony. Wybudowany port rzeczywiście zakłócił naturalny ruch rumowiska wzdłuż Półwyspu Helskiego, co ma wpływ na kształtowanie się linii brzegowej Półwyspu Helskiego.

W związku z rozbudową portu w kierunku wschodnim, w szczególności zaś w związku z planowanym wydłużeniem Falochronu Zachodniego, w akwenu WLA.04.C zakłada się rozwiązania minimalizujące ewentualny negatywny wpływ na linię brzegową Półwyspu Helskiego, w tym:

- a) rozwiązania zapewniające ochronę podejścia do portu przed wyptycieniem;
- b) rozwiązania zapewniające możliwości stałego przesyłu urobku z pogłębiania dna poza wschodnią granicę obszaru portu;

Wydobyty w obrębie akwenu WLA.04.C materiał może być wykorzystany przy pracach refulacyjnych w obrębie Półwyspu Helskiego, który nieustannie narażony jest na zjawisko erozji morskiej.

6.5. Akwen WLA.05.Tk - podstawowe rozstrzygnięcia planu

- **Funkcja podstawowa:** Tk – Transport lokalny w zakresie oznaczającym:

- a) zapewnienie przestrzeni dla przepływu, manewrowania jednostek pływających, między innymi dla wyznaczania trasy żeglugowej, toru wodnego,
- b) zapewnienie przestrzeni dla postoju jednostek, w tym kotwicowiska;

- **Funkcje dopuszczalne:**

- 1) Funkcja B – obronność i bezpieczeństwo państwa;
- 2) funkcja I - infrastruktura techniczna w zakresie oznaczającym możliwość realizacji obiektów i urządzeń infrastruktury łączności;
- 3) funkcja K - poszukiwanie, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż, w zakresie ograniczonym do możliwości poszukiwania i rozpoznawania złóż kopalin;
- 4) funkcja R – rybołówstwo komercyjne oraz rybołówstwo rekreacyjne w zakresie określonym w przepisach odrębnych;

Akwen obejmuje obszar istniejącego kotwicowiska, wyznaczonego Zarządzeniem Nr 10 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów innych niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i przystani morskich; Dz. U. Z 2012 poz. 3960) oraz projektowanego kotwicowiska, przeznaczonego dla obsługi większej ilości jednostek, o większych parametrach, związanej z planowaną realizacją części wschodniej portu. Akwen jest ważny ze względu na niezakłócone funkcjonowanie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa:

- większa część akwenu znajduje się w granicach poligonu P-15;
- przez akwen przebiega tor wodny nr 0021 wyznaczony dla potrzeb Marynarki Wojennej.

W akwenu WLA.05.Tk dopuszcza się sytuowanie obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej w zakresie infrastruktury łączności w sposób niezakłócający funkcji podstawowej: transport lokalny. W akwenu, zgodnie z przepisami odrębnymi¹¹, istnieje możliwość uprawiania rybołówstwa komercyjnego, natomiast rybołówstwo rekreacyjne jest zabronione na obszarze kotwiczowiska. W związku z tym, dopuszcza się aktywność związaną z rybołówstwem komercyjnym.

6.6. Akwen WLA.06.Tk - podstawowe rozstrzygnięcia planu

- **Funkcja podstawowa:** Tk – Transport w następującym zakresie oznaczającym:
 - a) zapewnienie przestrzeni dla przepływu, manewrowania jednostek pływających, między innymi dla wyznaczania trasy żeglugowej, toru wodnego,
 - b) zapewnienie przestrzeni dla postoju jednostek, w tym kotwiczowiska;
- **Funkcje dopuszczalne:**
 - 1) Funkcja B – obronność i bezpieczeństwo państwa;
 - 2) funkcja I - infrastruktura techniczna w zakresie oznaczającym możliwość realizacji obiektów i urządzeń infrastruktury łączności;
 - 3) funkcja K - poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż, w zakresie ograniczonym do możliwości poszukiwania i rozpoznawania złóż kopalin;
 - 4) funkcja R – rybołówstwo komercyjne oraz rybołówstwo rekreacyjne w zakresie określonym w przepisach odrębnych;

Akwenu obejmuje projektowane kotwiczowisko, którego realizacja jest powiązana:

- z ewentualną rozbudową portu,
- z rozwojem transportu morskiego na Południowym Bałtyku, gdzie Władysławowo charakteryzuje się dobrą lokalizacją jako miejsce schronienia przy niekorzystnej pogodzie, osłonięte przylądkiem Rozewie.

W części północno - zachodniej akwenu, pod dnem, planowany jest przebieg kabla światłowodowego, biegnącego pomiędzy Władysławowem a miejscowością Sventoje na Litwie, zgodnie z Decyzją Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Nr 7/04 z dnia 19.05.2004 roku dla firmy LINX International Services Sp. z o.o. (sygnatura INZ/ZP-8310/7/04), ustalającą warunki zabudowy i zagospodarowania terenu w obszarze wodnym dla budowy kabla światłowodowego na trasie Władysławowo – Sventoje (Litwa).

Akwenu jest ważny ze względu na niezakłócone funkcjonowania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa:

- cały akwenu znajduje się w granicach poligonu P-15;
- przez akwenu przebiega tor wodny nr 0021 wyznaczony dla potrzeb Marynarki Wojennej.

W akwenu WLA.06.Tk dopuszcza się sytuowanie obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej w zakresie infrastruktury łączności w sposób niezakłócający funkcji podstawowej: transport lokalny.

¹¹ Ustawa o rybołówstwie morskim (Dz.U. 2021 poz. 650, ze zmianami),

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1701),

Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (t.j. Dz. U. 2019 poz. 1357)

W akwencie, zgodnie z przepisami odrębnymi¹², istnieje możliwość uprawiania rybołówstwa. W związku z tym, dopuszcza się aktywność związaną z rybołówstwem rekreacyjnym oraz komercyjnym.

6.7. Akwen WLA.07.I - podstawowe rozstrzygnięcia planu

- **Funkcja podstawowa:** I – infrastruktura techniczna, w zakresie możliwości realizacji i eksploatacji:
 - a) obiektów i urządzeń infrastruktury przesyłu węglowodorów oraz biometanu, wodoru i innych gazów przemysłowych,
 - b) obiektów i urządzeń infrastruktury przesyłu energii elektrycznej,
 - c) obiektów i urządzeń infrastruktury łączności,
 - d) obiektów i urządzeń komunalnej infrastruktury technicznej, to jest sieci i urządzeń infrastruktury technicznej obsługującej tereny zurbanizowane w zakresie: zaopatrzenia w wodę, energię elektryczną, gaz, łączność, odprowadzenia wód opadowych i roztopowych oraz ścieków bytowych, przemysłowych i innych,
 - e) kolektorów wylotowych systemów kanalizacji sanitarnej i deszczowej.
- **Funkcje dopuszczalne:**
 - 1) funkcja Fp – funkcjonowanie portu, co oznacza :
 - a) zapewnienie warunków i przestrzeni dla przeładunków towarów oraz dla wymiany osób, w tym przyjęcia pasażerów,
 - b) zapewnienie warunków i przestrzeni dla cumowania i manewrowania jednostek pływających oraz ich obsługi związanej z eksploatacją, między innymi: obsługi technicznej, uzupełnienia zapasów, usunięcia nieczystości, zaopatrzenia w paliwo,
 - c) zapewnienie przestrzeni dla istniejącej i planowanej infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i infrastruktury portowej;
 - 2) funkcja C - ochrona brzegu ogranicza się do możliwości utrzymywania i realizacji systemu ochrony brzegu w stanie zapewniającym wymagane prawem bezpieczeństwo i stan środowiska;
 - 3) funkcja W - sztuczne wyspy i konstrukcje na potrzeby wznoszenia lub wykorzystania obiektów służących funkcjom: C – ochrona brzegu, I - infrastruktura techniczna, Fp – funkcjonowanie portu.

W akwencie WLA.07.I i w jego bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się lub są projektowane i planowane elementy infrastruktury zapewniającej m.in.. bezpieczeństwo energetyczne państwa. Od strony lądowej akwen WLA.07.I graniczy z elektrociepłownią Energobaltic Sp. z o.o, do której doprowadzane są istniejące lub planowane rurociągi przesyłowe:

- istniejący gazociąg DN 100 przeznaczony do transportu gazu odpadowego z platformy wiertniczej „Baltic Beta” (złóże B3, teren „Łeba”);

¹² Ustawa o rybołówstwie morskim (Dz.U. 2021 poz. 650),

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1701),

Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (t.j. Dz. U. 2019 poz. 1357)

- istniejący gazociąg DN 100 przeznaczony do transportu gazu odpadowego z platformy Petrobaltic, usytuowanej wewnątrz obszaru górniczego „Kuźnica 1” (złoże B8);
- projektowany gazociąg wysokiego ciśnienia o średnicy DN250 i maksymalnym ciśnieniu (MOP) do 15,3 MPa dla gazu surowego transportowanego ze złóż B4 i B6 (zlokalizowanych na Morzu Bałtyckim);
- Planowany rurociąg przesyłowy **Wła.-B101** z obszaru złoża ropy i gazu B3;
- Planowany rurociąg przesyłowy **Wła.-B8_H** z obszaru złoża ropy i gazu B8.

W akwenu WLA.07.I znajduje się także istniejący podmorski kolektor wylotowy z oczyszczalni ścieków w Swarzewie od Władysławowa w głąb morza terytorialnego - Ks 700.

Ze względu na planowaną rozbudowę Portu Władysławowo w akwenu WLA.07.I plan ustala funkcję dopuszczalną Fp – funkcjonowanie portu. Koncepcja budowy Portu Serwisowego MFW- morskich farm wiatrowych (WUPROHYD Sp. z o.o., lipiec 2021 r.) przewiduje rozbudowę portu głównie w obrębie akwenu WLA.02.Fp o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu. Przewiduje także realizację części budowlanej infrastruktury portowej poza aktualną wschodnią granicą Portu Władysławowo. Rozbudowa portu w obrębie akwenu WLA.07.I winna uwzględniać m.in. infrastrukturę zapewniającą bezpieczeństwo energetyczne państwa.

7. Rysunek uwarunkowań