

GOSPODARKA MORSKA W REGIONALNYM PLANOWANIU PRZESTRZENNYM

Priorytety rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim



CC0 - pixabay.com/wasi1370



Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa
Zachodniopomorskiego



Pomorze
Zachodnie

GOSPODARKA MORSKA W REGIONALNYM PLANOWANIU PRZESTRZENNYM

2



Priorytety rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim

- Rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego
- Poprawa konkurencyjności portów morskich
- Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej żeglugi śródlądowej
- Rozwój małych portów morskich
- Rozwój potencjału remontowego stoczni morskich i rzecznych
- Kształcenie i wychowanie wysoko wykwalifikowanej kadry dla potrzeb gospodarki morskiej i śródlądowej.
- Prowadzenie badań rozwojowych w obszarze gospodarki morskiej
- Poprawa stanu środowiska morskiego oraz ochrona brzegu morskiego
- Poprawa bezpieczeństwa morskiego
- Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego
- Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych Morza Bałtyckiego
- Rozwój turystyki morskiej
- Planowanie przestrzenne polskich obszarów morskich i nadmorskich.



Spis treści:

1. Gospodarka morska w polityce krajowej i strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego.....	2
2. Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015 – cele i kierunki.....	4
3. Gospodarka morska w <i>Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego</i>	5
3.1. Uwarunkowania.....	5
3.2. Wizja.....	7
3.3. Strategiczne cele i zasady rozwoju przestrzennego województwa.....	8
3.4. Kierunki działań i ustalenia.....	8
4. Zagadnienia gospodarki morskiej w projekcie <i>Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030</i>	11
5. Proponowane regulacje prawne dotyczące planowania przestrzennego na obszarach morskich.....	13
Stanowisko Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie zagrożeń rozwoju gospodarki morskiej.....	15

Wydawca: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. Dyrektor: arch. Stanisław Dendewicz. Adres: Pl. Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin, tel. 91 432 49 60, www.rbgp.pl. Nakład 100 egz.

1. Gospodarka morska w polityce krajowej i strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego*

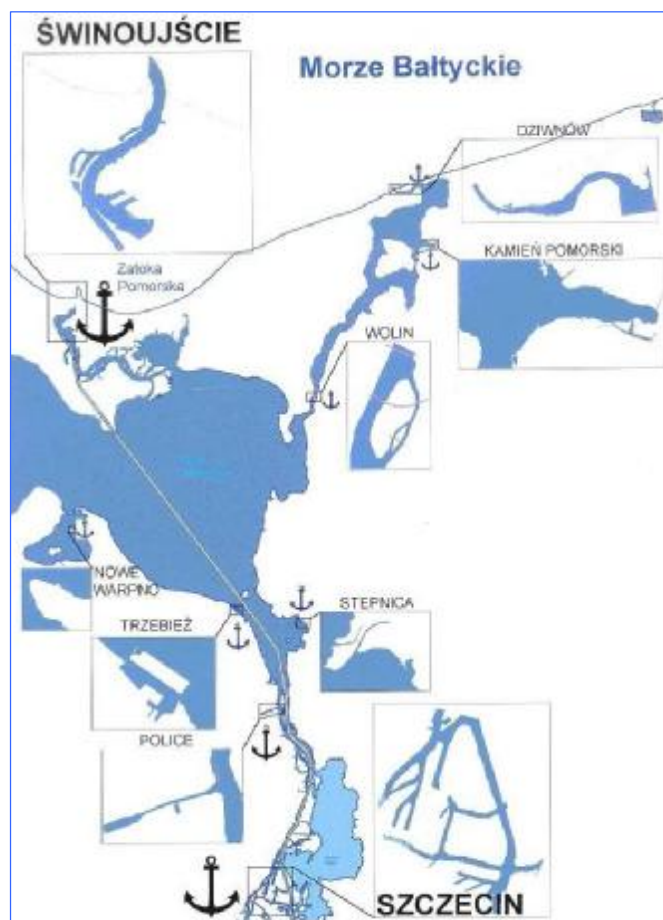
Gospodarka morska jest jednym z najważniejszych elementów współczesnego światowego systemu gospodarczego. W Niebieskiej Księdze *W sprawie zintegrowanej polityki morskiej* [COM(2007)575] Komisja Europejska zintegrowaną polityką morską obejmuje m.in. takie obszary działalności jak: badania, bezpieczeństwo, biotechnologię, dziedzictwo narodowe, edukację, ekologię, energię, informatykę, klastry, medycynę, morskie planowanie przestrzenne, naukę, obronność, oceanologię, oceanografię, prawo, porty morskie i śródlądowe, rybactwo, rybołówstwo, sport, stocznie, telekomunikację turystykę, zasoby surowcowe, zasoby siły roboczej, zarządzanie przestrzenne morze-łąd, zlewiska, żeglugę morską i śródlądową. Tak traktowana gospodarka morska jest rozległym systemem działalności gospodarczej i jej skutków, związanym ze środowiskiem morza i jego zlewisk, polegającym na produkcji i przetwórstwie, podziale oraz konsumpcji dóbr i usług, jak również morskim planowaniu przestrzennym.

Zgodnie ze *Strategią rozwoju gospodarki morskiej do roku 2015*, zatwierdzoną przez Radę Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej w roku 2005, obszary gospodarki morskiej to:

- 1) transport morski,
- 2) porty morskie,
- 3) transport wodny śródlądowy,
- 4) przemysł okrętowy,
- 5) eksploatacja morskich zasobów naturalnych,
- 6) rybołówstwo morskie, rybactwo i przetwórstwo ryb,
- 7) badania naukowe i rozwój,
- 8) edukacja i zasoby ludzkie,
- 9) administracja morska i śródlądowa,
- 10) dziedzictwo morskie i świadomość morska społeczeństwa,
- 11) turystyka morska i śródlądowa.

W roku 2009 wyznaczone zostały nowe priorytetowe kierunki polskiej polityki morskiej:

- 1) rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich,
- 2) rozwój portów morskich i ich ochrony,
- 3) ułatwienia dla transportu morskiego,
- 4) poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju,
- 5) zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego,
- 6) zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów,



Porty ujścia Odry

Źródło: Woś K. *Kierunki aktywizacji żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską*. Oficyna Wydawnicza Sadyba, Warszawa 2005; za: *Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015*. Szczecin 2010.

* Na podstawie: *Wybrane uwarunkowania rozwoju gospodarki morskiej w rejonie ujścia Odry*, praca zbiorowa, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego – Wydział Polityki Regionalnej, Szczecin, luty 2011.

- 7) poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego,
- 8) poprawa bezpieczeństwa morskiego,
- 9) usprawnienie zarządzania morskiego.

Gospodarka morska odgrywa kluczową rolę w gospodarce województwa zachodniopomorskiego. Znalazło to wyraz w *Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego*. Dokument stwierdza, że „*rozwój gospodarki morskiej regionu powinien odbywać się w powiązaniu z utworzeniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 jako kluczowego mechanizmu zwiększenia dostępności i konkurencyjności województwa. Będzie się to wiązać z modernizacją portów poprzez inwestycje i zmiany w strukturze organizacyjno-prawnej.*

Największe wyzwanie stanowi budowa portu zewnętrznego z terminalem LNG w Świnoujściu. Powstanie gazoportu jest niezbędne dla obsługi specjalnych statków (tzw. metanowców) przewożących skroplony gaz ziemny. Jego budowa związana jest z prowadzoną przez rząd polityką dywersyfikacji dostaw surowców energetycznych do Polski. Lokalizacja tak dużej inwestycji przyczyni się do rozwoju gospodarczego Świnoujścia i regionu. Nowoczesny obiekt o strategicznym znaczeniu podniesie rangę miasta również na arenie międzynarodowej. Stanowić to będzie zachętę do dalszego lokowania kapitału.

Kluczowe znaczenie dla budowy pozycji gospodarczej regionu ma wzmacnianie pozycji zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Istotne jest także zdynamizowanie rozwoju małych portów morskich zachodniopomorskiego wybrzeża i modernizacja toru wodnego Szczecin – Świnoujście do głębokości technicznej 12,5 m. Zwiększenie udziału żegluga śródlądowej zrównoważy system transportowy portów ujścia Odry i wzmocni ich pozycję konkurencyjną. Szansę aktywizacji społeczności zamieszkujących tereny, na których prowadzona jest lub była działalność związana z sektorem rybackim, stanowią partnerstwa działające w formule lokalnych grup rybackich i wdrażające lokalne strategie rozwoju obszarów rybackich”.

2. Gospodarka morska w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego

2.1. Uwarunkowania

W gospodarce województwa sektorami o największym znaczeniu są: usługi, transport, gospodarka morska, turystyka, przemysł oraz rolnictwo.

Pozycję województwa zachodniopomorskiego w polskiej gospodarce morskiej ilustruje poniższa tabela.

Gospodarka morska w województwach nadmorskich (2008 r.)

Wyszczególnienie	Województwo			
	pomorskie	warmińsko-mazurskie	zachodniopomorskie	
			2008	2000 r. =100
Podmioty gospodarki morskiej	5 866	178	2 839	141,2
Pracujący w gospodarce morskiej w tys.	44 627	614	23 844	70,7
Nakłady inwestycyjne na gospodarkę morską w mln zł	696,2	2,0	323,4	b.d.
Obroty ładunkowe w portach morskich w tys. t	29 935,5	2,0	18 895,0	83,2
Morska flota transportowa w tys. DWT	312,3	–	2 294,7	101,6
Międzynarodowe przewozy promowe pasażerów w tys. osób	151 627	–	523 560	106,0
Statki oddane do eksploatacji	16	–	4	16,0
nośność w tys. DWT	236,6	–	100,9	20,9
Kutry rybackie	142	–	55	35,5
Połowy ryb morskich w t	80 797,8	641,4	44 711,0	43,2
Studenci wyższych szkół morskich i morskich kierunków w innych uczelniach	8 644	–	5 315	100,7

Dane GUS i MIR.

Ze względu na nadmorskie i przygraniczne położenie, a zwłaszcza funkcjonowanie portów w Szczecinie i Świnoujściu, szczególnie ważne są powiązanie komunikacyjne województwa z resztą Polski i z Europą. Główne połączenia wiodą na północ przez Bałtyk do Danii i Szwecji, oraz na południe do południowej i centralnej Polski, do Czech i Austrii, a także w kierunku południowo-zachodnim do Berlina.

Przez województwo zachodniopomorskie przebiega Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy, łączący Skandynawię, przez bałtyckie porty Ystad i Świnoujście, z Zagrzebiem i wyspą Kretą. Na obszarze korytarza znajduje się droga ekspresowa S3, równoległe do niej linie kolejowe i Odrzańska Droga Wodna. Z zachodu na wschód województwo przecina międzynarodowy szlak Via Hanseatica z Hamburga do Klajpedy.

W województwie znajduje się żeglowny odcinek Odry, mający połączenie z siecią dróg wodnych Europy zachodniej.

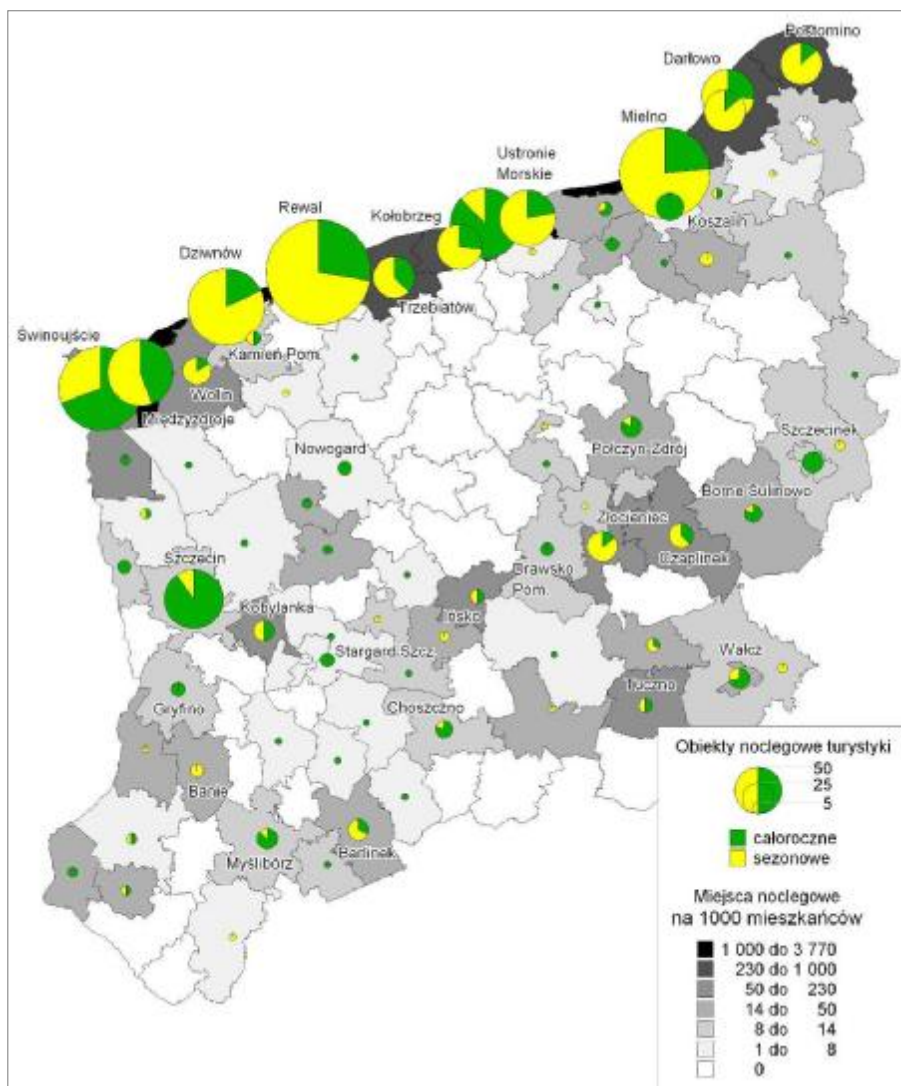
Położenie geograficzne województwa stanowi o potencjale i możliwościach rozwoju:

- transportu morskiego i związanej z nim działalności gospodarczej, a także innych gałęzi transportu obsługujących porty od strony lądu; w województwie zachodniopomorskim transport morski koncentruje się w portach ujścia Odry Szczecinie, Świnoujściu, Policach, na wybrzeżu Bałtyku znajdują się mniejsze porty morskie w Kołobrzegu i Darłowie, ponadto na Zalewie Szczecińskim i wzdłuż wybrzeża morskiego funkcjonują porty i przystanie obsługujące ruch turystyczny i rybołówstwo (Dziwnów, Stepnica, Nowe Warpno, Trzebież i inne);

- przemysłów budowy i remontu statków (w Szczecinie, Świnoujściu, Kołobrzegu, Darłowie);
- innych przemysłów, związanych z dostawami lub odbiorem produktów drogą morską: chemicznego (w Policach i Szczecinie), metalurgicznego (w Szczecinie), koksowniczego;
- transportu, magazynowania i przesyłu paliw płynnych i gazowych;
- rybołówstwa morskiego i zalewowego oraz przetwórstwa rybnego;
- turystyki morskiej i nadmorskiej (nad Zalewem Szczecińskim i wzdłuż całego wybrzeża morskiego) oraz budownictwa mieszkaniowego na wybrzeżu.

Ośrodkami gospodarki morskiej w województwie są porty morskie w ujściu Odry i na wybrzeżu Bałtyku. W oparciu o nie kształtuje się rozwój przestrzenny i ekonomiczny tego sektora. Same porty są węzłami transportowymi, mają jednak funkcjonalne powiązania z branżami i przedsiębiorstwami, których działanie uwarunkowane jest dostępem do morza.

W województwie zachodniopomorskim jest 18 portów morskich o zróżnicowanej wielkości, funkcjach i oddziaływaniu na przestrzeń. Tylko kilka ma istotne znaczenie gospodarcze. Portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są morskie porty Szczecin i Świnoujście. Działalność handlowo-przeładunkową prowadzą też porty w Policach, Kołobrzegu, Darłowie i Stępnicy. Porty w Nowym Warpnie, Trzebieży i Dziwnowie są portami rybackimi, pasażerskimi i jachtowymi, pozostałe małe porty wykorzystywane są przez rybaków i żeglarzy, chociaż w niektórych prowadzona była wcześniej działalność handlowo-przeładunkowa.



Baza turystyczna województwa zachodniopomorskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego. Szczecin 2010.

Zasadniczą sprawą dla przyszłości portów w Szczecinie i Świnoujściu jest pogłębienie i utrzymanie odpowiedniej głębokości torów podejściowych do Świnoujścia i toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Tory podejściowe na Zatoce Pomorskiej powinny umożliwiać zawijanie do portu w Świnoujściu statków o zanurzeniu maksymalnym 15 m, jak dla cieśnin duńskich. Oznacza to również, iż podwodne instalacje, przede wszystkim gazociąg północny z Rosji do Niemiec, powinny być ułożone na minimalnej głębokości 17 m, aby nie stały się przeszkodą w dostępie do portów dla statków o zanurzeniu 15 m. Głębokość toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina powinna wynosić co najmniej 12,5 m – taki standard oferują konkurencyjne porty bałtyckie: Rostock, Gdynia, Gdańsk.

Korzyści z funkcjonowania portów morskich i związanych z nimi przedsiębiorstw nie kończą się na czerpaniu dochodów z prowadzonej działalności gospodarczej i pobudzaniu rozwoju miast portowych. W portach morskich i w ich otoczeniu funkcjonują podmioty gospodarki morskiej: przedsiębiorstwa armatorskie, firmy obsługujące port i przedsiębiorstwa branży morskiej, w tym produkujące wyposażenie dla statków, stocznie, firmy rybackie, a także związane z gospodarką morską szkolnictwo morskie, ratownictwo morskie i terenowa administracja morska. Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej, zwłaszcza w dużych portach, oddziałują stymulująco na rozwój regionu i na inne obszary przez rozległe powiązania kooperacyjne. Dotyczy to zwłaszcza przemysłu stoczniowego i transportu morskiego.

Istotnym działem gospodarki morskiej jest eksploatacja zasobów morza. Podstawowym zasobem Bałtyku, wykorzystywanym gospodarczo, są ryby. Do początku lat 90. Szczecin był krajowym centrum rybołówstwa dalekomorskiego i przetwórstwa ryb. Po likwidacji dalekomorskiej floty rybackiej gospodarka rybna w województwie prowadzona jest na wodach morskich zewnętrznych i wewnętrznych. Od roku 2004 potencjał całej polskiej floty rybackiej, zgodnie z polityką Unii Europejskiej, ulega stałej redukcji. Ośrodkami rybołówstwa bałtyckiego w województwie są, oprócz

portów morskich, przystanie rybackie na wybrzeżu Bałtyku. Połowy z łodzi prowadzone są także na Zalewie Szczecińskim i przyległych akwenach oraz na Dziwnie i Zalewie Kamieńskim.

Drugim, możliwym do eksploatacji i częściowo eksploatowanym zasobem Bałtyku są minerały. Na dnie Bałtyku, w tym na Zatoce Pomorskiej (Ławica Odrzana), na Ławicy Słupskiej i na północ od Koszalina i Darłowa, znajdują się znaczne zasoby materiałów budowlanych: gładów, żwirów, otoczków i piasków technicznych. Na Ławicy Odrzanej zlokalizowano złoża minerałów ciężkich: ilmenitu, rutyli, cyrkonu, granatu i magnetytu. Podobne, mniejsze złoża znajdują się na Ławicy Słupskiej. Stosunkowo dużo jest w Bałtyku także koncentracji żelazowo-manganowych. Eksploatacja ich jest obecnie ekonomicznie nieopłacalna. Trwają poszukiwania podmorskich złóż ropy naftowej i gazu.

W warunkach klimatycznych morskich wiatr wieje praktycznie przez cały rok, stwarzając dogodne warunki do budowania elektrowni wiatrowych. Wskazane do lokalizacji tych urządzeń są obszary morskie w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Zatoce Pomorskiej, a także na północ od Darłowa i Ustki. Elektrownie wiatrowe nie powinny być budowane na morzu terytorialnym ze względu na zachowanie walorów krajobrazu oraz intensywny ruch turystyczny i rybołówstwo.

Turystyka związana z morzem jest ważnym sektorem gospodarki województwa zachodniopomorskiego. Pas nadmorski liczy 15 gmin, leżących nad Bałtykiem. Skupiają one 85% bazy noclegowej województwa i przyjmują dwie trzecie ogólnej liczby turystów. Pas nadmorski odwiedza co roku ponad milion turystów. Najbardziej oblegany przez turystów jest jego zachodni odcinek, od Świnoujścia do Rewala, oraz odcinki wybrzeża w okolicy Kołobrzegu i Mielna. Dominującą pozycję na wybrzeżu ma Kołobrzeg, odwiedzany rocznie przez ok. 250 tys. turystów, do ważnych centrów turystycznych należą też: Świnoujście, Rewal, Mielno i Międzyzdroje.

Turystyka morska i wodna uprawiana jest także w strefie ujścia Odry i na Zalewie Szczecińskim.

2.2. Wizja

Wizja zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego w roku 2020 mocno podkreśla jego związki z morzem w różnych aspektach:

- Województwo zachodniopomorskie będzie wzmocniać istniejące i rozwijać nowe powiązania z regionami i miastami leżącymi w Polsce, w Europie i w Regionie Bałtyckim. Współpraca ta będzie miała korzystny wpływ na rozwój nauki i gospodarki w województwie oraz na kształtowanie się optymalnych systemów transportowych w tej części Europy. Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy będzie stopniowo przekształcał się w pasmo rozwoju społeczno-gospodarczego na osi północ-południe.
- Gospodarka województwa będzie się rozwijała w oparciu o produkcję dóbr i usług o wysokiej wartości dodanej, silnie rozwinięty sektor usług turystycznych, nowoczesny i efektywny sektor gospodarstw rolnych. Wysoką pozycję będzie zajmowała gospodarka morska, zwłaszcza transport morski. Zapewnione będzie pełne wykorzystanie potencjału zasobów i branż gospodarczych specyficznych dla województwa. Napływ nowych technologii i innowacji do gospodarki będzie wspomagany przez regionalne ośrodki akademickie i badawczo-rozwojowe. Województwo pozostanie zagłębiem turystycznym, oferującym jako główny produkt turystyczny różne rodzaje turystyki wodnej.
- Sieć transportowa województwa – drogowa, kolejowa i wodna – będzie stanowiła zintegrowany system, służący wykorzystaniu atutów nadmorskiego i przygranicznego położenia oraz zapewniający dobre skomunikowanie poszczególnych ośrodków i obszarów wewnątrz województwa. W komunikacji drogowej funkcjonować będzie sieć dróg ekspresowych, łączących województwo z innymi regionami. Zmodernizowane linie kolejowe zapewnią szybkie połączenia miast województwa z dużymi miastami w Polsce, z Berlinem i innymi miastami europejskimi. Odbudowana i zrewitalizowana regionalna sieć kolejowa stanie się oparciem dla transportu publicznego. Dzięki Środkowoeuropejskiemu Korytarzowi Transportowemu województwo zostanie włączone do europejskiego łańcucha logistyczno-transportowego. Przewozy towarowe morsko-ładowe opierać się będą na systemie transportu intermodalnego, do którego włączona zostanie Odrzańska Droga Wodna. Główne porty morskie uzyskają wysoką konkurencyjność przez dostosowanie systemów przeładunkowych do zaawansowanych wymagań transportu morskiego, rozbudowę infrastruktury portowej, w tym budowę portu zewnętrznego w Świnoujściu, oraz połączeń lądowych. Rozbudowa lotnisk w Goleniowie i Zegrzu Pomorskim zwiększy dostępność województwa w skali europejskiej.
- Województwo zachodniopomorskie postrzegane będzie w Polsce i w Europie jako łatwo dostępny obszar węzłowy w relacjach północ-południe i wschód-zachód Europy, obszar o bogatych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, a tym samym atrakcyjny pod względem turystycznym. Dzięki dobremu skomunikowaniu w przestrzeni europejskiej, dobrze wykształconym kadrom i włączeniu do międzynarodowej sieci przepływu informacji, wiedzy i kooperacji naukowej i gospodarczej region będzie postrzegany jako atrakcyjne miejsce dla inwestorów. Szczecin i otaczający go szczeciński obszar funkcjonalny będzie pobudzał rozwój obszarów po obu stronach granicy polsko-niemieckiej, powracając do pełnienia historycznej roli stolicy całego Pomorza.

2.3. Strategiczne cele i zasady rozwoju przestrzennego województwa

Strategicznym celem zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego jest **zrównoważony rozwój przestrzenny województwa służący integracji przestrzeni regionalnej z przestrzenią europejską i krajową, spójności wewnętrznej województwa, zwiększeniu jego konkurencyjności oraz podniesieniu poziomu i jakości życia mieszkańców do średniego poziomu w Unii Europejskiej.**

Wśród celów szczegółowych wyznaczonych w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego* do gospodarki morskiej odnoszą się cele:

- 3.3.2. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa;
- 3.3.8. Wzrost gospodarczy;
- 3.3.9. Rozbudowa infrastruktury transportowej;
- 3.3.10. Rozbudowa infrastruktury technicznej, rozwój odnawialnych źródeł energii i usług elektronicznych
- 3.3.12. Metropolizacja szczecińskiego obszaru funkcjonalnego.

2.4. Kierunki działań i ustalenia

Dla celu **3.3.2. Wzmacnianie powiązań zewnętrznych województwa** plan ustanawia następujące kierunki działań i ustalenia:

Kierunek 3. Rozbudowa infrastruktury służącej wzmacnianiu powiązań zewnętrznych województwa:

- ◆ Promocja i rozwój Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE65 – obejmuje miasta Szczecin, Świnoujście oraz gminy na obszarze CETC w powiatach: choszczeńskim, goleniowskim, gryfińskim, kamieńskim, myśliborskim, polickim, stargardzkim.
- ◆ Rozbudowa i modernizacja drogi Via Hanseatica – obejmuje miasta Koszalin, Szczecin oraz gminy na przebiegu drogi krajowej nr 6 w powiatach: białogardzkim, goleniowskim, gryfickim, kołobrzeskim, koszalińskim, polickim, sławieńskim, świdwińskim.

Plan zaleca rozbudowę i modernizację lądowych sieci komunikacyjnych prowadzących do portów ujścia Odry i innych portów morskich w województwie, modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej, przygotowanie projektu budowy kanału Odra – Dunaj.

Dla celu **3.3.8. Wzrost gospodarczy** plan ustanawia następujące kierunki działań i ustalenia:

Kierunek 2. Rozbudowa potencjału gospodarki morskiej w oparciu o porty morskie:

- ◆ Budowa portu zewnętrznego w Świnoujściu – obejmuje miasto Świnoujście.
- ◆ Utworzenie w Szczecinie terminalu lub stanowiska do obsługi dużych statków pasażerskich – obejmuje miasto Szczecin.
- ◆ Rozbudowa infrastruktury lądowej terminalu promowego – obejmuje miasto Świnoujście.
- ◆ Budowa dworca morskiego pasażerskiego w Kołobrzegu – obejmuje miasto Kołobrzeg.
- ◆ Restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych (rybactwa turystycznego i przewozów pasażerskich) – obejmuje gminy nad Zalewem Szczecińskim i na wybrzeżu Bałtyku.
- ◆ Budowa drogi i linii kolejowej do portu w Policach – obejmuje gminę Police.



Projekt portu zewnętrznego w Świnoujściu

Źródło: <http://portzewnetrzny.pl/mapa-inwestycji.php>.

Plan zaleca dostosowanie wewnętrznej infrastruktury oraz technologii przeładunku w portach do standardów współczesnego transportu morskiego, przystosowanie portu w Stepnicy do obsługi Goleniowskiego Parku Przemysłowego z wybudowaniem połączeń drogowych i/lub kolejowych, referencje dla lokalizacji produkcji stoczniowej i przemysłów nowoczesnych technologii na terenach portowych, tworzenie w portach morskich i w ich otoczeniu infrastruktury na potrzeby eksploatacji geologicznych zasobów morza, utworzenie ośrodka naukowo-badawczego zajmującego się problemami morza w oparciu o potencjał szkół wyższych lub jako niezależnej placówki, sporządzenie studium dla portów morskich, dotyczącego zwiększenia ich potencjałów przeładunkowych oraz poprawy dostępności od strony lądu i morza i studium połączenia wodnego (rzeka Ina) Goleniowskiego Parku Przemysłowego z Odrą.

Kierunek 4. Wykorzystanie potencjału turystycznego województwa jako czynnika rozwoju gospodarczego i społecznego:

- ◆ Rozwój funkcji turystycznych w portach morskich i w morskich przystaniach rybackich – obejmuje miejscowości Chłopy (gm. Mielno), Dąbki (gm. Darłowo), Dźwirzyno (gm. Kołobrzeg), Jarosławiec (gm. Postomino), Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Mrzeżyno (gm. Trzebiatów), Niechorze (gm. Rewal), Rewal, Szczecin, Świnoujście, Ustronie Morskie.
- ◆ Budowa i modernizacja marin wchodzących w skład Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego – obejmuje miejscowości Darłowo, Dziwnów, Gryfino, Kamień Pomorski, Kołobrzeg, Lubczynę (gm. Goleniów), Mielno, Mrzeżyno (gm. Trzebiatów), Niechorze (gm. Rewal), Nowe Warpno, Stepnicę, Szczecin, Świnoujście, Trzebież (gm. Police), Wolin.
- ◆ Udrożnienie szlaku wodnego z Zalewu Szczecińskiego przez Dziwną na Bałtyk – obejmuje gminy Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin.
- ◆ Zagospodarowanie turystyczne wzdłuż kanału łączącego jezioro Liwia Łuża z Morzem Bałtyckim – obejmuje gminę Rewal.
- ◆ Zagospodarowanie turystyczne jeziora Jamno; budowa połączenia z Bałtykiem, dostępnego dla jachtów, łodzi i turystyki kajakowej – obejmuje gminy Koszalin, Mielno.
- ◆ Zagospodarowanie turystyczne Zalewu Kamieńskiego – obejmuje gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin.
- ◆ Wykształcenie centrów obsługi ruchu turystyki wodnej w wybranych ośrodkach – obejmuje m.in. gminy Nowe Warpno, Stepnica, Trzebież, Wolin.



Trasa Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego

Źródło: *Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015*. Szczecin 2010.

Dla celu **3.3.9. Rozbudowa infrastruktury transportowej** plan ustanawia następujące kierunki działań i ustalenia:

Kierunek 4. Rozwój transportu morskiego:

- ◆ Modernizacja i pogłębienie toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5 m na całej długości – obejmuje morskie wody wewnętrzne w granicach gmin: Goleniów, Police, Stepnica, Szczecin, Świnoujście.
- ◆ Budowa infrastruktury portowej i połączeń transportowych i infrastrukturalnych z zapleczem lądowym dla portu zewnętrznego w Świnoujściu – obejmuje miasto Świnoujście.

Plan zaleca modernizację infrastruktury portowej i realizację inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, modernizację infrastruktury i realizację inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozwojem małych portów, rozwiązanie kwestii wykorzystania lub składowania urobku przez wskazanie miejsc składowania (pól refulacyjnych), poprawę dostępności do portów przez modernizację połączeń kolejowych i drogowych.

Kierunek 5. Poprawa żeglowności na Odrze

- ◆ Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej na Odrze od Zatoni Dolnej do ujścia w celu osiągnięcia parametrów V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin - Zatoń Dolna (Hohensaaten), zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka Kanału Odra-Hawela – obejmuje gminy: Boleszkowice, Cedynia, Chojna, Gryfino, Kołbaskowo, Mieszkowice, Szczecin, Widuchowa.
- ◆ Modernizacja szczecińskiego węzła wodnego – obejmuje miasto Szczecin:
 - przebudowa prowadnic zwodzonego przejścia mostu kolejowego w kilometrze 733,7 rzeki Regalicy,
 - przebudowa mostów: kolejowego i drogowego na Odrze Zachodniej oraz kolejowych na Regalicy i Parnicy,
 - ubezpieczenie brzegów na odcinku od ujścia Dąbskiej Strugi do rzeki Regalicy,
 - ubezpieczenie brzegów Odry Zachodniej,
 - wdrożenie systemu informacji rzecznej (RIS) na dolnym odcinku Odry.
- ◆ Kluczowe inwestycje w ramach programu dla Odry 2006 na Odrze od Zatoni Dolnej do ujścia – obejmuje gminy: Boleszkowice, Cedynia, Chojna, Gryfino, Kołbaskowo, Mieszkowice, Szczecin, Widuchowa:
 - przebudowa i remont zabudowy regulacyjnej na Odrze granicznej w celu zapewnienia żeglowności szlaku wodnego,
 - udrożnienie toru wodnego na jeziorze Dąbie.
- ◆ Odbudowa nabrzeży i przystani rzecznych na potrzeby ruchu pasażerskiego – obejmuje gminę Gryfino.
- ◆ Budowa portu rzeczno-jezioro-łaznego w Szczecinie zintegrowanego z portem morskim – obejmuje miasto Szczecin.

Plan zaleca budowę portu rzeczno-jezioro-łaznego w Szczecinie na Regalicy na bazie infrastruktury portu zakładowego fabryki Wiskord.

Dla celu **3.3.10. Rozbudowa infrastruktury technicznej, rozwój odnawialnych źródeł energii i usług elektro- nicznych** plan ustanawia następujące kierunki działań i ustalenia:

Kierunek 3. Ograniczenie zużycia paliw węglowych i wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii.

Plan zaleca wykorzystanie dla celów energetyki wiatrowej części obszaru morza w polskiej strefie ekonomicznej (w odległości powyżej 12 mil morskich od brzegu) na podstawie przepisów odrębnych.

Kierunek 7. Poprawa stanu ochrony przeciwpowodziowej:

- ◆ Kontynuacja zadań wynikających z *Programu ochrony brzegów morskich* – obejmuje gminy: Będzino, Darłowo (miasto i gmina), Kołobrzeg (miasto i gmina), Mielno, Postomino, Rewal, Trzebiatów, Ustronie Morskie:
 - w rejonie przetoki jeziora Wicko,
 - na mierzei jeziora Kopań,
 - w rejonie Darłowa,
 - na wschodniej części mierzei jeziora Bukowo,
 - na zachodniej części mierzei jeziora Jamno,
 - w rejonie Sarbinowa,
 - w rejonie Ustronia Morskiego,
 - w rejonie Kołobrzegu,
 - w rejonie Dźwirzyna,
 - we wschodniej części Mrzeżyna,
 - w rejonie Niechorza,
 - w rejonie Rewala,
 - w rejonie Darłowa.

Plan zaleca opracowanie studium wykonalności budowy wrót sztormowych w ujściu Świny do morza.

Dla celu **3.3.12. Metropolizacja szczecińskiego obszaru funkcjonalnego** plan ustanawia następujące kierunki działań i ustalenia:

Kierunek 5. Wzmacnianie szczecińskiego obszaru funkcjonalnego jako ośrodka wzrostu gospodarczego

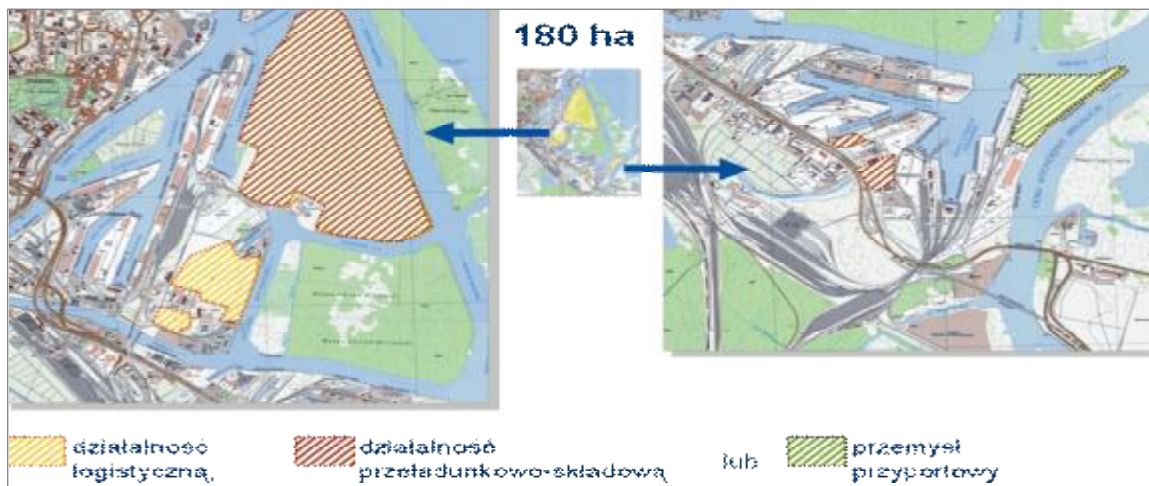
- ◆ Zagospodarowanie terenów poprzemysłowych z odtworzeniem na nich działalności gospodarczej; zagospodarowanie pozostałych terenów powojennych z nadaniem im funkcji gospodarczych (przemysł, usługi) i wprowadzeniem funkcji ogólnomiejskich – obejmuje gminy: Goleniów, Gryfino, Police, Stargard Szczeciński, Szczecin.
- ◆ Rozbudowa portu w Szczecinie (baza kontenerowa, baza przeładunkowa morsko-rzeczna, centrum logistyczne) – obejmuje miasto Szczecin.
- ◆ Budowa w porcie szczecińskim nabrzeża dla pełnomorskich statków pasażerskich – obejmuje miasto Szczecin.
- ◆ Rozbudowa portu w Policach w kierunku zwiększenia wielkości przeładunków i uzyskania nowych specjalizacji – obejmuje gminę Police.
- ◆ Aktywizacja portów w Trzebieży i Nowym Warpnie przez intensyfikację istniejących lub nadanie im nowych funkcji, w pierwszym rzędzie turystycznych – obejmuje gminy: Nowe Warpno, Police.
- ◆ Rozbudowa sieci marin Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego – obejmuje miejscowości: Lubczyna (gm. Goleniów), Nowe Warpno, Szczecin, Trzebież (gm. Police).

- ◆ Rozbudowa przystani i stanic wodnych odrzańskiego szlaku wodnego – obejmuje gminy: Gryfino, Kołbaskowo, Szczecin.
- ◆ Wykorzystanie półwyspu nowowarpieńskiego do rozwoju windsurfingu i kitesurfingu – obejmuje gminę Nowe Warpno.

Plan zaleca stwarzanie preferencji dla lokalizacji produkcji stoczniowej w Szczecinie (podstrefa specjalnej strefy ekonomicznej, park przemysłowy na terenach poprzemysłowych Stoczni Szczecińskiej) lub innej produkcji związanej z gospodarką morską (oceanotechnika, eksploatacja zasobów morza) oraz utworzenie klastra morskiego.



Rozwój przestrzenny portu w Szczecinie



Główne tereny inwestycyjne w porcie Szczecin

Źródło: Materiały informacyjne Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście <http://www.port.szczecin.pl>. Szczecin 2011.

3. Zagadnienia gospodarki morskiej w projekcie *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*

(Str. 43) [W 2030 roku] Korzyści z nadmorskiego położenia kraju są wykorzystywane dla jego rozwoju społeczno-gospodarczego. Obszary morskie i strefa brzegowa są zagospodarowane łącznie i w sposób racjonalny, z poszanowaniem bioróżnorodności i zasad ochrony środowiska, dzięki wprowadzeniu zintegrowanego planowania przestrzennego gwarantującego długotrwałą możliwość eksploatacji zasobów naturalnych i potencjału rozwojowego Morza Bałtyckiego i wybrzeża. Rozwijają się nowe formy czerpania korzyści z obszarów morskich, takie jak odnawialne źródła energii, marikultura dla celów ekologicznych czy turystyka morska. Dostępność transportowa obszarów morskich wzmacnia rozwój portów morskich w zakresie dalekomorskich przeladunków z Trójmiasta, Warszawy, Poznania i Szczecina.

(Str. 46) W całym basenie Morza Bałtyckiego, dzięki komplementarności funkcji, kształtują się intensywne powiązania funkcjonalne obszarów metropolitalnych, których główne węzły stanowią następujące ośrodki: Kopenhaga, Malmö, Sztokholm, Helsinki, Ryga, Wilno, Kłajpeda, Tallin, Trójmiasto, Warszawa, Poznań, Szczecin, Berlin, Hamburg).

(Str. 93) [W okresie do roku 2030] W przewozach towarowych wspierana będzie modernizacja i budowa infrastruktury ułatwiającej prowadzenie głównie przewozów intermodalnych (w tym centrów i terminali intermodalnych) oraz masowych między obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portamiorskimi, a także pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. W zakresie żeglugi śródlądowej priorytet uzyska modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a w obszarze żeglugi morskiej inwestycje służące poprawie dostępności do głównych polskich portów morskich (Szczecin, Świnoujście, Police, Gdańsk, Gdynia) od strony lądu.

(Str. 96) Zintegrowane podejście przestrzenne do rozwoju portów i regionów portowych zapewni poprawę dostępności polskich portów od strony lądu i morza, a także wspieranie ich rozwoju zintegrowanego z szerszym spektrum regionalnych i krajowych procesów gospodarczych. Będzie ono stanowiło kluczowy element integracji lokalnego planowania przestrzennego dla całego pasa gmin w obszarach nadmorskich łączącej działania na lądzie i morzu, obejmującej także wprowadzenie specyficznych standardów zabudowy i zagospodarowania obszarów nadmorskich.

(Str. 146) Brak integracji planowania na morzu i lądzie oznacza niewykorzystywanie gospodarczo obszaru stanowiącego aż 10% terytorium kraju. Planowanie zagospodarowania obszarów morskich, ma obecnie charakter jedynie

planowania ekstensywnego, ogranicza się do kilku branż: żeglugi, rybołówstwa i turystyki. Podstawową formą zagospodarowania przestrzeni morskiej jest ochrona środowiska.

(Str. 150) Jednym ze specyficznych typów obszarów funkcjonalnych są obszary położone na styku lądu i morza. Strefa przybrzeżna ze względu na brak barier fizycznych dla przenikających się bodźców antropogenicznych i naturalnych stanowi specyficzny obszar wymagający koordynacji działań, przede wszystkim rozstrzygnięcia konfliktów przestrzennych. Wprowadzenie na poziomie kraju obszaru strefy przybrzeżnej zapewni odpowiedni stopień integracji polityki morskiej kraju i działań rozwojowych wynikających z planów krajowych i regionalnych. Umożliwi to opracowanie uporządkowanych i spójnych planów przestrzennych obszarów morskich wpisanych w hierarchiczny system krajowego planowania przestrzennego. Dzięki opracowaniu planów morskich operacjonalizujących cele i założenia polityki morskiej oraz odpowiednich krajowych programów i strategii sektorowych (np. w dziedzinie energetyki, transportu, rybołówstwa) i przestrzennych (rozwój regionów portowych) określone zostanie potencjalne współużytkowanie obszarów morskich. W ten sposób zostaną zapewnione mechanizmy dostosowywania polityk i strategii krajowych i regionalnych dla ułatwienia wykorzystania powstałych możliwości: produkcji energii odnawialnej na obszarach morskich, turystyki morskiej, marikultury (np. rozwój infrastruktury przesyłowej czy proekologicznego transportu w strefie brzegowej).

Działania te przywrócą pełny wpływ właściwej administracji krajowej na zagospodarowanie przestrzenne strefy przybrzeżnej, jak również ukształtowanie norm prawnych i uregulowań fiskalnych racjonalizujących wykorzystanie przestrzeni morskiej w jej wszystkich wymiarach: dno, przestrzeń pod dnem, kolumna wody i powierzchnia wody. Obecne uregulowania prawne są niedoskonałe, brakuje polityki morskiej kraju oraz przepisów określających siłę sprawczą planów przestrzennych obszarów morskich. Brakuje również określenia metodologii przygotowania planów. Polska będzie dążyć do skłonienia krajów UE do rewizji zapisów Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. Propozycje te będą zmierzać do przywrócenia racjonalności gospodarowania przestrzenią morską na zasadzie symetrii w stosunku do przestrzeni lądowej oraz uzyskania pełnego władztwa dotyczącego przestrzeni w wyłącznej strefie ekonomicznej, tak aby możliwe było regulowanie w niej gospodarki przestrzennej na zasadach obowiązujących na lądzie, w tym układania infrastruktury liniowej, tworzenia korytarzy transportowych, ochrony siedlisk i dziedzictwa kulturowego.

Na str. 176 i następnym projektu *Koncepcji* omawiane są obszary funkcjonalne: 6.3.1. Strefa przybrzeżna oraz 6.3.2. Polska wyłączna strefa ekonomiczna na morzu.



Obszary szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej (fragment rys. 34 str. 176)

Źródło: *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030. Projekt dokumentu rządowego*. Warszawa 2011.

4. Proponowane regulacje prawne dotyczące planowania przestrzennego na obszarach morskich

Projekt zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw z 13 września 2010 r. zawiera proponowane nowe regulacje w zakresie planowania na morzu.

Plany wykorzystania polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony wartości ekologicznych, wymusiły potrzebę wprowadzenia regulacji prawnych w tym zakresie. Dotychczas problem ten nie znajdował odzwierciedlenia w naszym systemie prawnym, co skutkuje dziś między innymi brakiem skoordynowanych działań planistycznych, zapewniających podstawowe regulacje w sposobie gospodarowania przestrzenią morską. Wieloletnie zaniechania w dziedzinie planowania na obszarach morskich to również brak podstawowej wiedzy na temat tych obszarów, w tym geograficznej informacji przestrzennej, map, informacji i danych o zasobach, ale także monitorowania zjawisk zachodzących w przestrzeni morza i na styku z lądem, w tym zjawisk związanych ze zmianami klimatu oraz wielu innych zagadnień. Wykorzystanie zasobów morza z pewnością będzie rodziło wiele konfliktów, a skoordynowane działania planistyczne w tym obszarze powinny w znacznym stopniu je ograniczyć.

W projekcie ustawy o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw po raz pierwszy podjęto próbę usystematyzowania procedur planistycznych dla obszarów morskich. Pojawia się kilka nowych definicji:

- „akty planistyczne” – *należy przez to rozumieć przyjęty w trybie niniejszej ustawy plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, plan zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej,*
- „obszar morski” – *należy przez to rozumieć obszar morski, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. nr 153, poz. 1502, z późn. zm.),*
- „akwen” – *należy przez to rozumieć wydzieloną część obszaru morskiego, posiadającą ściśle określone granice, wyznaczoną w planie zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego lub w planie zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej,*
- „morska strefa przyległa” – obszar o szerokości 12 mil morskich przyległy do morza terytorialnego.

Jako organ odpowiedzialny za kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na obszarach morskich projekt ustawy wskazuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

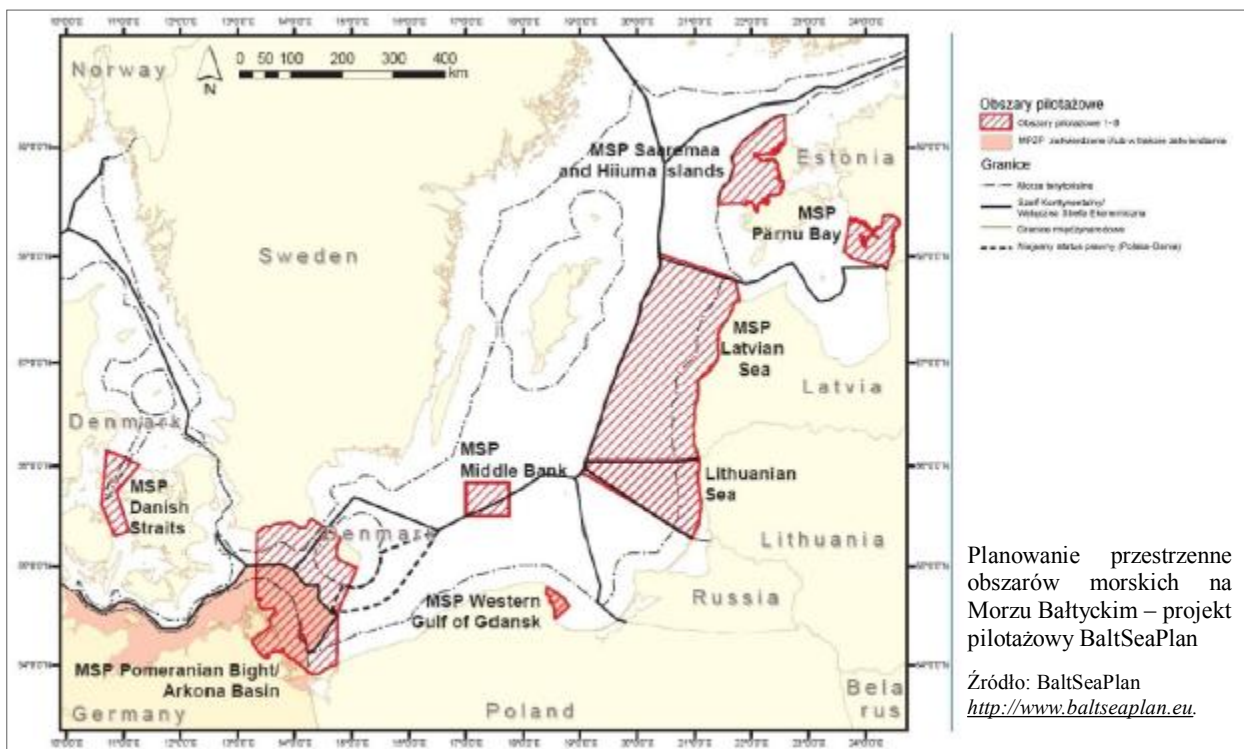
W projekcie zapisano również, że w odniesieniu do obszarów morskich przeznaczenie terenu, lokalizację zabudowy i rozmieszczenie inwestycji celu publicznego oraz sposób zagospodarowania i warunki zabudowy terenu określa się w planach zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, planach zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej oraz na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Wykonywanie projektów planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, planów zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej, zgodnie z art. 2 ust. 3 oraz art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5, poz. 42, z późn. zm.) jest projektowaniem zagospodarowania przestrzennego, odpowiednio w skali regionalnej i lokalnej, wymagającym przynależności do właściwej izby samorządu zawodowego.

Projekt ustawy przewiduje również rozszerzenie powiązań w relacjach dokumentów planistycznych np. przez:

- opiniowanie projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy w zakresie zasad zagospodarowania pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani, a także zgodności projektu z wiążącymi ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego,
- opiniowanie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w zakresie zagospodarowania pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani, a także zgodności projektu z wiążącymi ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, sąsiadujących z obszarem objętym planem oraz wynikających z nich zasad,
- opiniowanie projektu przepisów urbanistycznych w zakresie zagospodarowania pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani,
- uzgadnianie urbanistycznego planu realizacyjnego z dyrektorem właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do obszarów pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani,
- obowiązek dostosowania gminnych dokumentów planistycznych w przypadku przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego,
- obowiązek oceny gminnych dokumentów planistycznych w przypadku zatwierdzenia planu zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej oraz przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego,
- opiniowanie projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa lub planu obszaru funkcjonalnego w odniesieniu do obszarów morskich,
- wprowadzenie wiążących ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa do planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

Projekt ustawy wprowadza całkowicie nowy rozdział „Planowanie przestrzenne na obszarach morskich”, w którym analogicznie do obszarów lądowych określono kompetencje organów i tryb postępowania przy sporządzaniu dokumentów planistycznych. Ostatnia wersja projektu ustawy zawiera w tym zakresie szereg poprawek i uzupełnień zgłaszanych podczas długiej procedury konsultacyjnej.



Zgodnie z projektem ustawy organy administracji morskiej sporządzają plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej, o których mowa w ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej, prowadzą analizy i studia oraz opracowują koncepcje i programy, odnoszące się do problemów ich zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz planu zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej sporządza dyrektor urzędu morskiego właściwego dla obszaru morskiego objętego planem.

W planie zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz w planie zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej uwzględnia się cele i kierunki określone w długookresowej strategii rozwoju kraju, ustalenia średniookresowej strategii rozwoju kraju i innych strategii rozwoju, planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz planu zagospodarowania przestrzennego kraju i programów zadań rządowych, o których mowa w art. 48 ust. 1, a także ważne pozwolenia, o których mowa w art. 23, art. 23a i art. 26 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej.

Z kolei plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz plan zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej zawiera ustalenia wiążące samorządy województw oraz gminy, w obszarze których występują morskie wody wewnętrzne, lub gminy sąsiadujące z obszarem planu poprzez linię brzegową lub odpowiadające tej linii granice obszarów morskich, przy sporządzaniu odpowiednio planów zagospodarowania przestrzennego województw, studiów oraz planów miejscowych i przepisów urbanistycznych.

Ponadto plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz plan zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej może zawierać ustalenia informacyjne w zakresie przewidywanego rozmieszczenia inwestycji celu publicznego.

Ustawa określa również zawartość i zakres ustaleń planów, procedurę sporządzania projektów odrębnie dla planu zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej oraz dla planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

Ustawa zobowiązuje ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, do określenia (w drodze rozporządzenia) wymaganego zakresu części tekstowej i graficznej planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz planu zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej. Brak odpowiednich przepisów powodował bezczynność administracji morskiej w kwestii podejmowania działań projektowych dla obszarów morskich na podstawie obowiązującego obecnie ustawodawstwa.

Ustawa zakłada, że na poziomie krajowym minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej koordynuje zgodność planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz planów zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej z planem zagospodarowania przestrzennego kraju, długookresową strategią rozwoju kraju, średniookresową strategią rozwoju kraju i innymi strategiami rozwoju oraz programami zadań rządowych. Natomiast ustale-

nia planu zagospodarowania przestrzennego kraju są wiążące dla dyrektora urzędu morskiego przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz planów zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej.

W celu porządkowania systemu prawnego projekt ustawy zakłada wprowadzenie stosownych zmian w ustawach powiązanych, w tym w szczególności w ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Zmiany w ustawie regulują kwestie postępowania w przypadku braku planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego lub planu zagospodarowania przestrzennego morskiej strefy przyległej i wyłącznej strefy ekonomicznej.

STANOWISKO
Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego
w sprawie zagrożeń rozwoju gospodarki morskiej

Doceniając wagę gospodarki morskiej dla całego regionu, Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego zwraca się do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej o szczególne zwrócenie uwagi na zagrożenie rozwoju gospodarki morskiej w naszym regionie.

Prawidłowy rozwój portów jest szczególnie istotny dla rozwoju gospodarczego, dlatego apelujemy o wsparcie działań Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście w sprawie zagwarantowania odpowiedniej dostępności do portów ze strony morza i lądu, w szczególności w odniesieniu do:

- strategicznych zagrożeń wynikających z budowy rurociągu Nord Stream,
- kontynuacji modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m,
- budowy drogi ekspresowej S 3 do południowej granicy Polski,
- modernizacji linii kolejowych E 59 i C-E 59.

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego apeluje do Rządu Rzeczypospolitej Polskiej o wstrzymanie procesu zmiany statusu Polskiej Żeglugi Morskiej oraz szeroko zakrojone konsultacje społeczne z udziałem przedstawicieli środowisk naukowych i branżowych w tym względzie. Racni Województwa Zachodniopomorskiego liczą, że przy podejmowaniu decyzji zostaną uwzględnione wieloletnie aspekty gospodarcze (dotyczące finansowania strategii rozwoju, modernizacji floty) i społeczne. Podejmując tę decyzję powinniśmy znać docelową koncepcję funkcjonowania PZM ze szczególnym uwzględnieniem Szczecina, jako siedziby przedsiębiorstwa.

Dla Województwa Zachodniopomorskiego przemysł stoczniowy był i mamy nadzieję, że będzie kluczową dziedziną gospodarki. Dlatego też z wielkim zaniepokojeniem obserwujemy działania, które mogą doprowadzić do upadku Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”, ostatniej tak dużej stoczni w naszym województwie. Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego zwraca się do Ministra Skarbu Państwa oraz Agencji Rozwoju Przemysłu o podjęcie skutecznych działań, mających na celu efektywną realizację ratunkowego programu restrukturyzacyjnego Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. Sejmik deklaruje pełne wsparcie dla działań długofalowych, na rzecz wzmocnienia gospodarki morskiej regionu.

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego apeluje i ma nadzieję, że działania Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, władz samorządowych i zainteresowanych środowisk doprowadzą do właściwego wykorzystania infrastruktury technicznej Stoczni Szczecińskiej Nowa, co stworzy możliwości powstania nowych miejsc pracy.

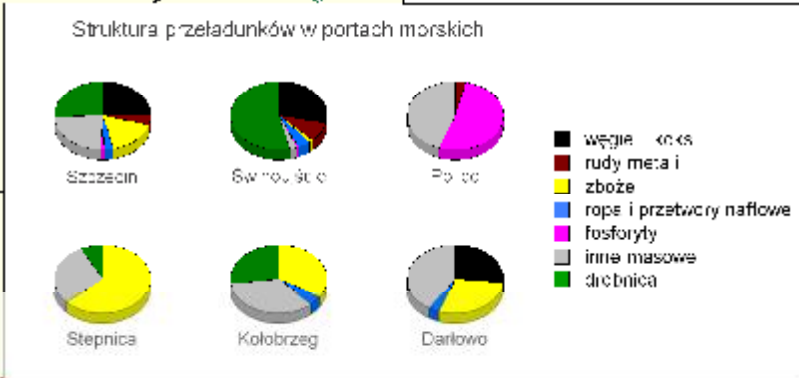
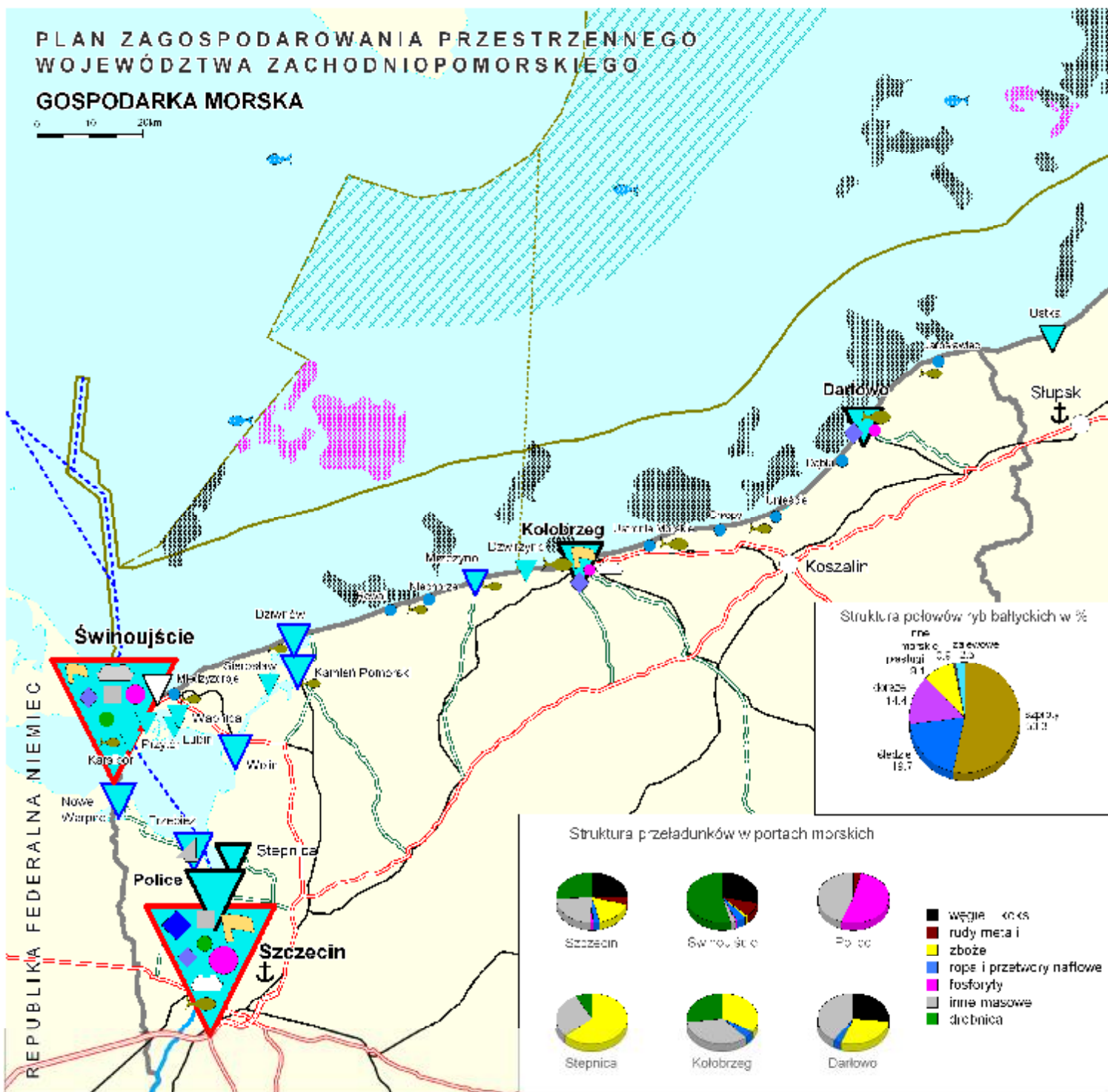
Doceniając działania Wspólnej Organizacji „Interoceanmetal” Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego wyraża przekonanie, że środowiska naukowe i techniczne skutecznie włączą się do powstania i realizacji programu eksploatacji zasobów dna oceanicznego, niezbędnego w kontekście zapewnienia długofalowego bezpieczeństwa energetycznego i surowcowego Polski.

Stanowisko przyjęte uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w dniu 8 marca 2011 r.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

GOSPODARKA MORSKA

0 10 20km



PORTY MORSKIE

- ▲ o podwyższonym znaczeniu dla gospodarki narodowej
- ▼ handlowe, wielofunkcyjne
- ▼ rybackie - pasażerskie
- ▼ pozostałe
- przystanie rybackie
- zatwierdzona lokalizacja portu zewnętrznej i terminalu gazu LNG w Świnoujściu

PODMIOTY GOSPODARKI MORSKIEJ W PORTACH MORSKICH

- ⚓ siedziby urzędów morskich
- 🏢 siedziby przedsiębiorstw armatorskich
- 🏭 ośrodek przemysłu stoczniowego
- 🏠 terminal promowy
- 🟢 wolne obszary celne
- 📦 terminale kontenerowe
- 🐟 przetwórstwo ryb
- 🎓 Akademia Morska w Szczecinie
- 🎓 szkoły morskie średniego szczebla
- 🚢 Centralny Ośrodek Żeglarski w Trzebieży
- 🚢 proponowane lokalizacje stacji do obsługi morskich statków wycieczkowych

KOMUNIKACJA Z PORTAMI MORSKIMI

- 🛣️ drogi krajowe
- 🛣️ drogi wojewódzkie
- 🚆 linie kolejowe
- 🌊 Odrańska Droga Wodna
- 🌊 morskie tory podejściowe

ZASOBY MORZA

- 🐟 głównie łowiiska ryb bałtyckich
- 🏗️ paski techniczne i żwiry
- 🏗️ m neraly ciężkie

GRANICZ

- 🇵🇱 województwo
- 🇵🇱 morza terytorialnego RP z rezerwami Szczecin i Świnoujście
- 🇵🇱 wyłączonej strefy ekonomicznej RP
- 🇵🇱 własności terytorialnej uzębionych
- 🇵🇱 Część wyłącznej strefy ekonomicznej RP - obszar sporny z Królestwem Danii

REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
www.rbgp.pl, e-mail: biuro@rbgp.pl

Nr 19