



Regionalne Biuro Gospodarki
Przestrzennej Województwa
Zachodniopomorskiego



Urząd Marszałkowski
Województwa Zachodniopomorskiego



SEMINARIUM NA TEMAT PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO NA OBSZARACH MORSKICH I PRZYBRZEŻNYCH

21 – 22 listopada 2011, Szczecin
RAPORT



MINISTER
INFRASTRUKTURY





Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
Plac Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin
www.rbgp.pl

Seminarium zorganizowane zostało przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, we współpracy z Komisją Europejską, Ministerstwem Infrastruktury RP oraz Urzędem Morskim w Szczecinie:

KOMISJA EUROPEJSKA

Carla Montesi - DG MARE, Director Baltic Sea, North Sea and Landlocked Member States

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Anna Wypych-Namietko - Podsekretarz Stanu

Monika Niemiec - Butryn Naczelnik Wydziału Polityki Morskiej w Departamencie Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej

Magdalena Jabłonowska - Zastępca Dyrektora, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi

Katarzyna Krzywda - Departament Bezpieczeństwa Żeglugi

URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Andrzej Borowiec - Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Zenon Kozłowski - Zastępca Dyrektora ds. Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie

Janusz Markiewicz - Zastępca Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej Urzędu Morskiego w Szczecinie

Jacek Cichocki - Zastępca Dyrektora ds. Technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie

Marek Kosy - Naczelnik Wydziału Gospodarki Przestrzennej i Geodezji w Urzędzie Morskim w Szczecinie

Karolina Gawlik

Ewa Wieczorek

REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Stanisław Dendewicz - Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Leszek Jastrzębski

Tomasz Zieliński

Małgorzata Oyarce-Yuzzelli

Natalia Korwin-Piotrowska

Dorota Nowoświecka

Michał Urbański

Maciej Kurkiewicz

Lilli Wolny

Jan Smutek

Tomasz Jaksina

Irena Skrzyszowska-Jaksina

Marek Wiśniewski

Anna Machowska Naściuk

OPRACOWANIE RAPORTU:

Zespół Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie
pod kierunkiem dyrektora Stanisława Dendewicza

Szczecin, 2012

Spis treści

Otwarcie konferencji	5
Wojciech Drożdż <i>Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego</i>	
List od Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – kpt.ż.w. Anny Wypych-Namietko	
I SESJA Morskie Planowanie Przestrzenne w kontekście uregulowań prawnych w krajach bałtyckich	
Niemieckie doświadczenia w zakresie Morskiego Planowania Przestrzennego.....	7
Kira Gee <i>Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Meklemburgia-Pomorze Przednie</i>	
Informacje o systemach planowania przestrzennego na obszarach morskich.....	8
Jan Fidler <i>Królewski Instytut Techniczny, Sztokholm</i>	
Plan Zatoki Pomorskiej	10
Andrzej Borowiec <i>Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie</i>	
Dyskusja	11
II SESJA Dane naukowe o przestrzeni morskiej	
Projekty badawcze i badania naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie ..	13
Prof. Jerzy Hajduk <i>Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego, Akademia Morska w Szczecinie</i>	
Wyzwania związane z odwzorowaniami podczas prac na projektem Plan Bothnia	14
Manuel Frias <i>Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM)</i>	
Kartografia geologiczna i bazy danych na potrzeby planowania przestrzennego	15
Dr Regina Kramarska <i>Dyrektor ds. Geologii Morza, Państwowy Instytut Geologiczny</i>	
Dyskusja	16
III SESJA Morskie Planowanie Przestrzenne (MSP) i Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ICZM) w działaniach UE	
Morskie Planowanie Przestrzenne i Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi – stan na dzień dzisiejszy.....	19
Staffan Ekwall <i>DG MARE, Komisja Europejska</i>	
Poglądy JRC na związki pomiędzy Morskim Planowaniem Przestrzennym i Zintegrowanym Zarządzaniem Obszarami Przybrzeżnymi w kontekście wdrażania Ramowej Dyrektywy Strategii Morskiej MSFD.....	20

Vittorio Barale

Instytut Środowiska i Zrównoważonego Rozwoju, Wspólne Centrum Badawcze, Komisja Europejska

Morskie Planowanie Przestrzenne i Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi w zintegrowanej Polityce Morskiej UE21

Katarzyna Krzywda

Ministerstwo Infrastruktury RP

Wspólna praca HELCOM-VASAB nad Morskim Planowaniem Przestrzennym na Morzu Bałtyckim.....21

Andrzej Cieślak

Urząd Morski w Gdyni

Dyskusja22

IV SESJA

Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi z perspektywy gospodarki przestrzennej

Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ICZM) w Europie - stan i perspektywy rozwoju23

Patrycja Czerniak

The Coastal & Marine Union (EUCC)

Zintegrowane zarządzanie - szansa czy konieczność?24

Krzysztof Wojcieszek

Dyrektor Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Słupsku

Zintegrowane Zarządzanie Strefą Przybrzeżną (polskie podejście).....25

Andrzej Cieślak

Urząd Morski w Gdyni

Dyskusja26

Konkluzje i wnioski27

Katarzyna Krzywda

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Stanisław Dendewicz

Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Otwarcie konferencji

Wojciech Drożdż

Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego

Obszary morskie odgrywają dziś kluczową rolę i konieczne jest ich właściwe zagospodarowanie oraz użytkowanie. Jednym z priorytetów powinno stać się rozwiązywanie konfliktów użytkowników morza. O ważkości tych zagadnień wspomina szereg dokumentów unijnych, w tym Agenda Terytorialna 2020, czy Ramowa Dyrektywa Strategii Morskiej. Planowanie na morzu powinno być zintegrowane z aktualnymi systemami planowania lądowego. Kwestiom tym towarzyszy szereg trudności, jakimi są konflikty przestrzenne, niełatwe pozyskiwanie danych oraz dynamika środowiska morskiego. Wszelkim działaniom przyświecać powinna przede wszystkim odpowiedzialność za morza, które są wspólnym bogactwem obecnych i przyszłych pokoleń. Seminarium jest wyrazem szerszego spojrzenia na planowanie przestrzenne.

W planowaniu na morzu obecne są sfery, które są kluczowe i mają podobny zakres także w planowaniu lądowym: środowisko naturalne, infrastruktura techniczna, szlaki transportowe, zasoby i bogactwa, problematyka obronności. Sfery te coraz częściej przenikają się, a ich wspólnym mianownikiem jest obecność ludzi - badaczy, turystów oraz innych użytkowników. Zagospodarowanie obszarów morskich - tak, jak i lądowych - powinno uwzględniać interesy ochrony środowiska naturalnego oraz ludzi. Morze to żywioł, którego siłę można wykorzystać z pożytkiem dla użytkowników. W projekcie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 po raz pierwszy doceniono rolę obszarów morskich i zauważono potrzebę sporządzania dla nich planów przestrzennych. Nie bez znaczenia jest fakt, że ok. 10% powierzchni Polski stanowią obszary morskie. Więcej niż jedna trzecia tych obszarów przylega do Województwa Zachodniopomorskiego. Obszary morskie pełnią szereg różnych funkcji i mają ogromny potencjał możliwego zagospodarowania. Mogą tu być lokowane elektrownie wiatrowe. Ponadto na wodach morskich graniczących z Województwem Zachodniopomorskim znajdują się liczne szlaki żeglugowe i tory podejściowe. W Świnoujściu trwa obecnie budowa portu zewnętrznego wraz z falochronem. Szacuje się, że rocznie rozładowywać się tu będzie 5 mld m³ gazu. Województwo posiada również w swoich granicach morskie wody wewnętrzne, których zagospodarowanie jest także ważnym i trudnym wyzwaniem dla planowania przestrzennego. Chcemy zintegrować naukowców, decydentów, polityków i planistów w celu wypracowania wspólnego podejścia do zagospodarowania przestrzennego, przy dbałości o wspólny ekosystem oraz racjonalne wykorzystanie zasobów.



Zdj. 1 Otwarcie seminarium (od lewej): Andrzej Borowiec, Wojciech Drożdż, Katarzyna Krzywdą



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PODSEKRETARZ STANU

Warszawa, dnia 17 listopada 2011 r.

Anna Wypych-Namietko

GB-2k-076-4/11/

*Uczestnicy Seminarium
„Planowanie przestrzenne na morzu
oraz obszarach przybrzeżnych”*

Szanowni Państwo,

Z ogromną radością przyjąłam inicjatywę Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego zorganizowania międzynarodowego seminarium w zakresie planowania przestrzennego na obszarach morskich i przybrzeżnych.

Dzisiejsze spotkanie oraz uczestnictwo w nim tylu wybitnych ekspertów reprezentujących Komisję Europejską, HELCOM, oraz administracje różnego szczebla państw Morza Bałtyckiego świadczy przede wszystkim o ogromnej wadze i istocie tematu, który będzie omawiany.

Tym bardziej mi przykro, że z powodu konieczności wzięcia udziału w Zgromadzeniu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w Londynie, nie będę mogła osobiście uczestniczyć w dyskusji, jaką za chwilę Państwo podejmą.

Przechodząc do tematu dzisiejszego spotkania, chciałabym podkreślić, że zaproponowane cztery panele dyskusyjne dotyczą najbardziej istotnych problemów związanych z planowaniem przestrzennym obszarów morskich i przybrzeżnych. Ich szczegółowe omówienie oraz wypracowanie konstruktywnych wniosków z pewnością pozwoli na podjęcie dalszych działań prowadzących do ciągłego i zrównoważonego rozwoju obszarów Morza Bałtyckiego.

Życząc Państwu owocnych obrad

Anna Wypych-Namietko

I SESJA

MORSKIE PLANOWANIE PRZESTRZENNE W KONTEKŚCIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH W KRAJACH BAŁTYCKICH

- **Moderator: Prof. Jacek Zaucha, Instytut Morski w Gdańsku**
- Kira Gee, Ministerstwo i Rozwoju Regionalnego Meklemburgia-Pomorze Przednie
- Andrzej Borowiec, Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie
- Jan Fidler, Królewski Instytut Techniczny w Sztokholmie
- Staffan Ekwall, Generalna Dyrekcja Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa (DG MARE), Komisja Europejska

Niemieckie doświadczenia w zakresie Morskiego Planowania Przestrzennego

Kira Gee

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Meklemburgia-Pomorze Przednie

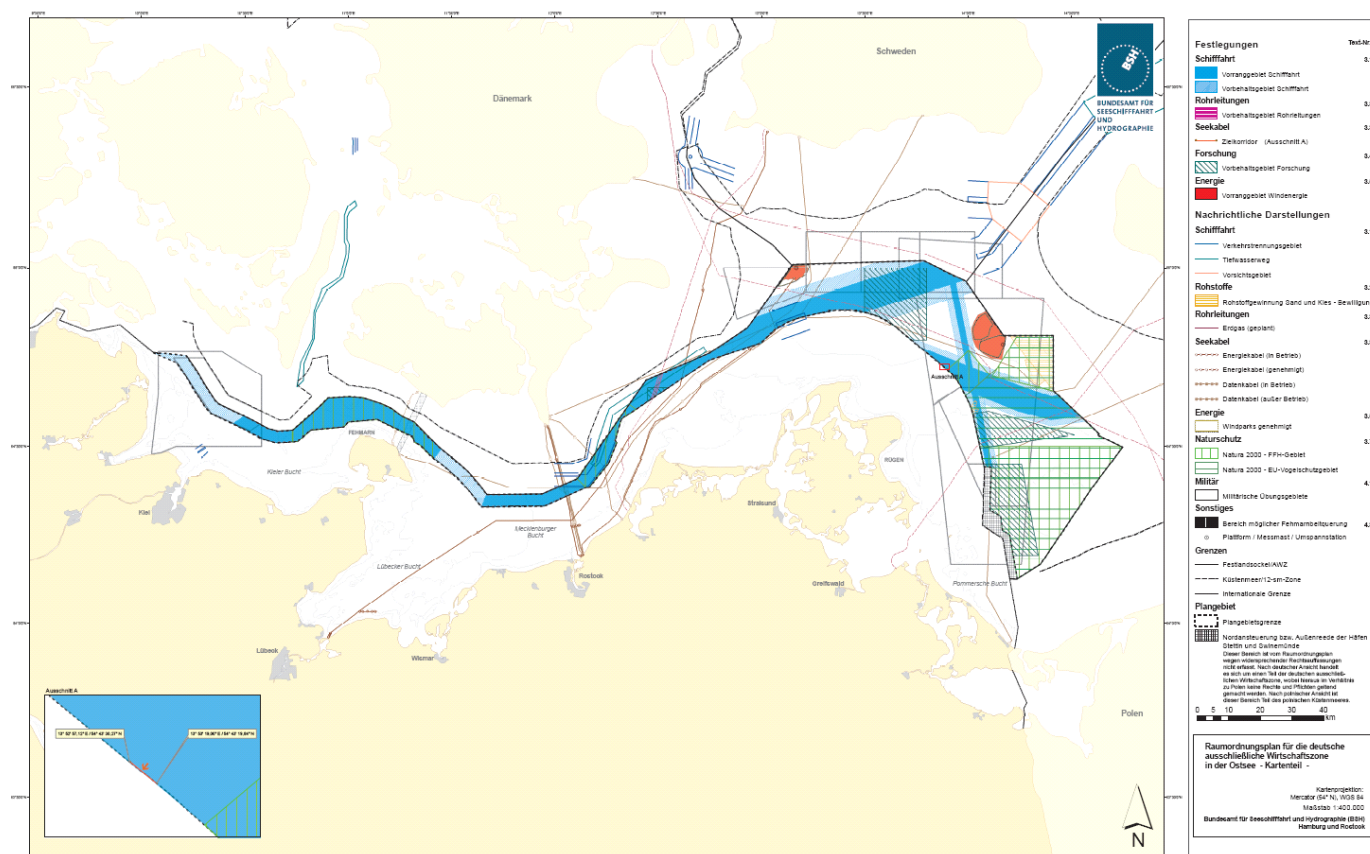
Planowanie sektorowe w Niemczech nie było w stanie rozwiązać wszystkich problemów, w związku z tym konieczne było rozpoczęcie procesu planowania na obszarach morskich. W 2004r. rozpoczęto rozszerzanie przepisów prawnych na obszary morskie. Za zagospodarowanie wyłącznej strefy ekonomicznej odpowiada Ministerstwo Transportu, wody przybrzeżne znajdują się w gestii krajów związkowych. Obecnie w Niemczech obowiązują 3 oddzielne plany obszarów morskich – dla wyłącznej strefy ekonomicznej, oraz krajów związkowych Schleswig Holstein i Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Morskie wody przybrzeżne podlegają całkowicie krajowi związkowemu. Tyczy się to także wód terytorialnych, ale w ich przypadku jurysdykcja jest ograniczona, ze względu na prawo przejścia dla statków zagranicznych. W wyłącznej strefie ekonomicznej jurysdykcja ogranicza się do wykorzystania ekonomicznego, struktur sztucznych, badań oraz ochrony środowiska. Głównym celem planów jest przewidywanie pewnych elementów, procesów i wczesne rozpoczęcie koordynacji oraz rozwiązywanie potencjalnych konfliktów.

W Niemczech obowiązują wiele nadrzędnych aktów prawnych na poziomie krajowym, a także oddzielne ustawy o planowaniu przestrzennym dla krajów związkowych Schleswig Holstein i Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Rozwój powinien być spójny z potrzebami ekonomicznymi. Wszystkie obowiązujące plany mają wspólną nadrzędną zasadę – zbalansowane warunki zrównoważonego rozwoju. Należy zrównoważyć trzy fundamenty rozwoju przestrzennego, a także uwzględnić planowanie sektorowe oraz wytyczne dla procesu planistycznego. Stosowane jest podejście planistyczne w oparciu o wyznaczanie obszarów funkcjonalnych – priorytetowych i zarezerwowanych. W Meklemburgii zidentyfikowano dodatkowo obszary specjalne. Strefa przybrzeżna jest integralną częścią planów, co zapewnia im lądowo-morskie kontinuum i dzięki czemu można uniknąć niedopasowania planów przestrzennych. Warto przybliżyć metodologię wyznaczania obszarów pod potencjalne lokalizacje morskich farm wiatrowych. Wyznaczenie obszarów pod energetykę wiatrową w obrębie pasa 12 mil morskich od brzegu nie jest zadaniem łatwym. Dzięki eliminacji obszarów, na których lokowanie wiatraków jest niemożliwe lub niekorzystne, udało się wyznaczyć zaledwie dwie niewielkie strefy na ten cel, w których występuje najmniej konfliktów.

Dla wyłącznej strefy ekonomicznej zostały wytyczone cele i zasady, takie jak np. priorytet wykorzystania ekonomicznego i naukowego, bezpieczeństwo żeglugi oraz ochrona środowiska morskiego. Planowanie musi ponadto respektować przywileje i wolności obowiązujące w tej strefie. Konieczne jest spójne podejście międzynarodowe do zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Prowadzone są trzy programy Interreg, w ramach których trwają prace projektowe na szczeblu mię-

dzynarodowym. Należy pamiętać, że morskie planowanie przestrzenne to współpraca rozgrywająca się na wielu różnych poziomach. Projekt Baltic Plan obejmował kilka stref priorytetowych na obszarze Morza Bałtyckiego. Niezbędne jest całościowe podejście do zagospodarowania Bałtyku, uwzględniające interesy i podejścia poszczególnych krajów. Konieczne jest myślenie panbałtyckie, tak by planując na poziomie krajowym mieć na uwadze cały akwen. Wykorzystanie przestrzeni morskiej powinno cechować się dużą ostrożnością i respektem wianiem przestrzennej subsydiarności. Współpraca powinna się odbywać na różnych poziomach przestrzennych i administracyjnych, a problemy przestrzenne powinny być rozwiązywane na możliwie najniższym poziomie. Niezbędna jest współpraca i element transnarodowy uzupełniający wysiłki krajowe.

Raumordnungsplan für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone in der Ostsee - Kartenteil -



Rys. 1 Plan zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej (K. Gee)

Informacje o systemach planowania przestrzennego na obszarach morskich

Jan Fidler

Królewski Instytut Techniczny, Sztokholm

8

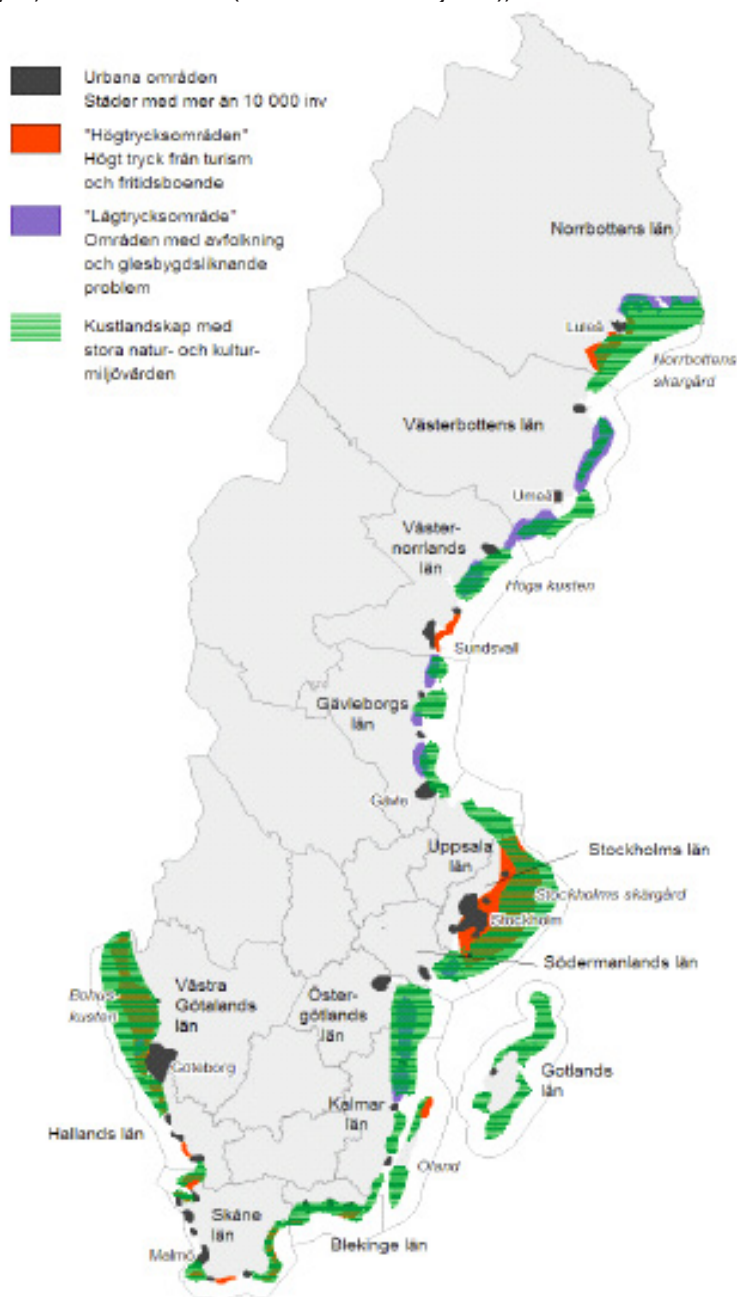
W Szwecji trwają obecnie prace nad nowymi ramami prawnymi dla planowania na morzu. Szwecja jest monarchią konstytucyjną i posiada bardzo długie i zróżnicowane wybrzeże, na którym ulokowanych jest sto przybrzeżnych gmin. Na potrzeby planowania na morzu powołana została agencja zarządzająca obszarami morskimi i wodnymi. Nie można zignorować faktu, że sytuacja środowiska Morza Bałtyckiego jest trudna, do czego przyczynia się duże zanieczyszczenie, intensywny wzrost alg, postępujący proces eutrofizacji oraz presja wywierana przez grupy lobbujące. Z tym ostatnim czynnikiem łączy się wielka presja na proces licencjonowania działalności na obszarze morskim. Do tychczasową specyfiką Szwecji jest odpowiedzialność gmin za planowanie na morzu terytorialnym

do 12 mil morskich od brzegu. W praktyce jednak tylko cztery gminy posiadają rzeczywiste plany na obszary morskie. W nowej propozycji ustawodawczej zmiany przewidują planowanie w pasie do 1 mili morskiej od brzegu. Obszary morskie podzielone są w myśl nowej ustawy na 3 podstawowe akweny. Od 1 lipca 2011 działa główny podmiot odpowiedzialny za planowanie na morzu, który stanowi nowy zbiór kompetencji. Agencja ta będzie odpowiedzialna za wdrażanie polityk krajowych i międzynarodowych. Szwecja posiada 15 celów środowiskowych, spośród których znajdują się trzy główne: zerowa eutrofizacja, środowisko morskie, rozwój archipelagów. Pozostałe cele obejmują zrównoważenie, realizowanie wspólnej polityki rybołówstwa, cele związane z energetyką wiatrową, sporządzanie ocen oddziaływania na środowisko, a także wdrażanie przepisów planistycznych, dyrektywy wodnej, dyrektywy dla Morza Bałtyckiego, ochronę obszarów morskich i wód słodkich oraz wdrażanie międzynarodowych aktów prawnych.

Podjęto starania, aby polityka morska była bardziej spójna, lepiej zorganizowana, oparta o współpracę z innymi krajami, przy szczególnym uwzględnieniu ekosystemu. Nowa propozycja legislacyjna procesu planistycznego wyróżnia etapy: programowanie (wizje, cele), planowanie (tworzony jest plan strategiczny uwzględniający aspekty środowiskowe), sprawdzanie (opinie nt. planu), faza decyzyjna, faza wdrażania (udzielanie licencji itd.), analizowanie wdrażania, aktualizacja planu, przegląd planu (co 4 lata). Długość życia planu

wynosi w tym systemie ok. 20 lat, po upływie których cały proces rozpoczyna się od początku. W nowej ustawie założono, że plany zostaną wdrożone do 2016r.

Niezwykle istotna jest partycypacyjna część planowania, która jest długotrwałym procesem angażującym wielu interesariuszy. Partycypacja w Szwecji opiera się na standardowych formularzach. Projekty planów są wystawiane i na spotkaniach publicznych odbywa się dyskusja na ich temat. Przykładem dobrej praktyki w zakresie zintegrowanego zarządzania obszarami morskimi jest Park Narodowy pomiędzy Szwecją a Norwegią. Po stronie Szwedzkiej w projekcie uczestniczą dwie gminy. Niełatwy proces tworzenia Parku trwał 10 lat. Starano się poznać wszystkich interesariuszy, wśród których najważniejsi okazali się rybacy. Podjęto, zatem starania by zrozumieli oni konieczność ochrony obszarów morskich, a zwłaszcza dna morskiego.



Rys. 2 Sytuacja wybrzeża Szwecji (J. Fidler)

Plan Zatoki Pomorskiej

Andrzej Borowiec

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Ustawa o obszarach morskich RP nakłada na trzy polskie urzędy morskie obowiązek wykonania planów dla obszarów morskich. Urzędy Morskie w Szczecinie, Słupsku i Gdyni są równorzędne i podporządkowane Ministerstwu Budownictwa, Transportu i Gospodarki Morskiej. Pomimo zapisów w ustawie, w dalszym ciągu brak przepisu wykonawczego, ustalającego formę i zakres planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Brakuje np. wyznaczenia linii podstawowej wód terytorialnych, nie ma także przepisów wykonawczych i procedur planistycznych. Polska administracja morska nie czeka jednak z założonymi rękami. Do tej pory urzędy morskie uczestniczyły w pracach studialnych, a niedługo rozpoczęte zostaną prace nad planami. Dotychczasowym pionierem w tym zakresie był Urząd Morski w Gdyni, który wykonał kilka lat temu plan pilotażowy dla Zatoki Puckiej. Obecnie oba urzędy uczestniczą w działaniach w ramach unijnego projektu BaltSeaPlan. Aktywność Urzędu Morskiego w Szczecinie dotyczy głównie przygotowywania projektu pilotowego planu Zatoki Pomorskiej. Podczas prac wykorzystano szereg innowacyjnych metod, dzięki którym np. lokalizowano obszary dla potencjalnych farm wiatrowych.

Projekt BaltSeaPlan wykonywany jest w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej dla Morza Bałtyckiego. Strona polska reprezentowana jest przez Urząd Morski w Szczecinie, Urząd Morski w Gdyni oraz Instytut Morski w Gdańsku. Obok polskich partnerów w projekcie uczestniczą przedstawiciele Litwy, Łotwy, Estonii, Niemiec, Danii i Szwecji. Projekt swoimi działaniami obejmuje i przewiduje wszystkie kroki planowania przestrzennego. W planie pilotażowym dla Zatoki Pomorskiej, realizowanym w ramach projektu BaltSeaPlan, uczestniczą czterej partnerzy – z Polski, Niemiec, Danii i Szwecji. Obszar planu obejmuje m.in. terytorium redy Świnoujścia, która według polsko-niemieckiej umowy, podpisanej jeszcze przed zjednoczeniem Niemiec, należy do Polski. Niemcy, z bliżej nieznanych powodów, są zdania, że reda należy do ich wyłącznej strefy ekonomicznej. Jednak z zapisów wspomnianej umowy wynika, że odcinek podejściowego toru i kotwiczowisko nr 3 nie stanowią części wyłącznej strefy ekonomicznej Niemiec. W związku z powyższym w planie wprowadzono zapis definiujący rozbieżne stanowisko obu stron.

Plan Zatoki Pomorskiej ma charakter dokumentu strategicznego – wyznacza pewne priorytety i kierunki rozwoju, a także relacje między elementami systemu przestrzennego. Nadaje również priorytet niektórym sposobom użytkowania obszarów. Przy tego typu planach ważne jest by byli zaangażowani w nie wszyscy interesariusze. Wśród możliwych sposobów rozwiązywania konfliktów znalazły się następujące działania: wykonanie zapisów planistycznych, ustalanie priorytetów funkcji, zachowanie zasady przezorności, polityczne rozwiązywanie konfliktów poprzez nadawanie priorytetów.

Obszary tematyczne, będące w szczególności przedmiotem zainteresowania Urzędu Morskiego:

- pogłębienie toru podejściowego do Świnoujścia docelowo do 17 m,
- modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m,
- rozwój Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC Route65),
- budowa terminalu regazyfikacyjnego LNG i rozbudowa terminalu promowego w Świnoujściu,
- rybołówstwo i marikultura (postulat wprowadzenia monitoringu rybackiego, w związku z rosnącym znaczeniem floty bałtyckiej w Polsce),
- ochrona środowiska,
- podwodne dziedzictwo kulturowe,
- energia wiatrowa,
- działalność wydobywcza,
- infrastruktura liniowa - rekreacja i turystyka,
- ścieżki dydaktyczne,
- obszary ćwiczeń wojskowych (Podczas prac nad planem nie wyznaczono obszarów przeznaczonych na cele obronności. Będą one wyznaczane tak, by nie zakłócić użytkowania innych obszarów.)

Warto przypomnieć o konflikcie dotyczącym rurociągu Nord Stream, który negatywnie wpływa

na żeglugę do Świnoujścia. Konflikt można rozwiązać dwojako. Pierwszym rozwiązaniem jest zagłębienie rurociągu, ale jest to bardzo trudne z technicznego punktu widzenia. Drugą możliwością jest stworzenie obejścia, co jest także bardzo skomplikowane, gdyż obejście przebiegałoby na obszarze przeznaczonym w niemieckim planie zagospodarowania przestrzennego na cele niezwiązane z żeglugą. Innym kontrowersyjnym i budzącym sprzeciw projektem jest plan budowy gazociągu bałtyckiego, który krzyżowałby się z Nord Streamem.

Badania naukowe powinny dotyczyć tylko priorytetów i funkcji wyznaczonych w planie. Innym istotnym działaniem jest podział na akweny morskie i stworzenie ustaleń dla wyodrębnionych akwenów. Z doświadczeń z pracy nad projektem wyniknęło kilka zaleceń. Po pierwsze należy zapewnić łatwy dostęp do danych, które pozwalają na ich hierarchizację. Innym zaleceniem jest zaangażowanie wszystkich interesariuszy w proces planistyczny. Niepodważalne znaczenie ma jakość zespołu planistycznego, w skład którego wchodziłoby specjaliści z bardzo wielu dziedzin. Sam proces planistyczny musi być ponadnarodowy, a strony muszą się ze sobą umieć porozumieć. Jednym z osiągnięć projektu jest uświadomienie konieczności współpracy ponadgranicznej, w której wszystkie strony będą świadome złożoności procesu planowania.



Zdj. 2 Aula Urzędu Morskiego w Szczecinie. Na pierwszym pan Andrzej Borowiec, dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Dyskusja

Staffan Ekwall

Postępy w procesach planowania przestrzennego na Morzu Bałtyckim są dobre, a z zebranych informacji wynika, że wszystkie projekty wnoszą znaczący wkład w pracę Komisji Europejskiej. Generalna Dyrekcja ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa wykonała wiele projektów w zakresie zintegrowanej polityki morskiej i wspólnej polityki rybołówstwa. W komisji Europejskiej dużo się mówi o dyskusjach państw mających dostęp do mórz. Rozpoczęcie procesu planowania przestrzennego obszarów morskich i przybrzeżnych jest wstępem do takiej dyskusji. Plany krajowe powinny być włączone w europejski proces planowania, czego przykładem jest rybołówstwo. KE zachęca do prowadzenia konstruktywnego dialogu między państwami w tych kwestiach. Konflikty terytorialne powinny być rozwiązywane w porozumieniu między państwami, gdyż UE nie posiada stosownych konwencji - w tej kwestii występuje luka w przepisach Unii Europejskiej. UE powinna wypracować wspólne, spójne i harmonijne działania w sferze planowania przestrzennego na obszarach morskich.

Kszysztof Wojcieszek

Czy szwedzkie gminy, mające dostęp do morza, biorą udział w planowaniu przestrzennym na morzu?

Jan Fidler

Szwedzkie gminy mogą wziąć udział w planowaniu przestrzennym na morzu, ale nie muszą. W najbliższej przyszłości odpowiedzialność za Morskie Planowanie Przestrzenne zostanie przeniesiona na szczebel krajowy.

Staffan Ekwall

Priorytetem powinno być wypracowanie przepisów na szczeblu krajowym, współpraca regionalna i krajowa, wypracowanie spójności w przepisach krajowych oraz stworzenie pełnego systemu, który działałby na poziomie lokalnym.

Prof. Jacek Zaucha

Jakie są warunki przystąpienia do dyskusji z Urzędem Morskim? Jakie mamy możliwości stworzenia ujednoliconych ram dla planowania przestrzennego na obszarach morskich?

Andrzej Borowiec

Najistotniejsza jest chęć podjęcia takiej rozmowy. Najważniejsze jest by nie szkodzić sobie nawzajem i dążyć do koordynacji działań między morzem a lądem. Problemem jest natomiast brak wpływu administracji lądowej na obszary morskie. Urząd Morski jest gotowy do podjęcia prac studialnych, jak tylko będzie taka możliwość – po stworzeniu odpowiedniego ustawodawstwa. Trzy Urzędy Morskie mogą robić jeden plan zagospodarowania przestrzennego na obszarze morskim, bez szkody dla spójności takiego planu.

Kira Gee

Istnieje potrzeba współpracy na poziomie krajowym, koordynacji działań dla osiągnięcia konkretnych celów przez wszystkie kraje znajdujące się w basenie Morza Bałtyckiego. Należy podkreślić celowość współpracy z organizacjami VASAB i HELCOM.



Zdj. 3 Paneliści sesji I (od lewej): Jan Fidler, Kira Gee, Staffan Ekwall, Andrzej Borowiec, prof. Jacek Zaucha.

II SESJA

DANE NAUKOWE O PRZESTRZENI MORSKIEJ

- **Moderator: Dr Marek Tałasiewicz, Przewodniczący Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego**
- Prof. Jerzy Hajduk, Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego, Akademia Morska w Szczecinie
- Manuel Frias, Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM)
- Dr Regina Kramarska, Dyrektor ds. Geologii Morza, Państwowy Instytut Geologiczny
- Prof. Małgorzata Stramska, Uniwersytet Szczeciński, Zakład Oceanografii Fizycznej, Instytut Oceanologii PAN
- Prof. Stanisław Musielak, Uniwersytet Szczeciński, Dyrektor Instytutu Nauk o Morzu

Dr Marek Tałasiewicz

Sesja ta dotyczy tematów z trudnego pogranicza praktyki i nauki. Niektórzy są zdania, że jest niewystarczająca liczba naukowców uczestnicząca w tworzeniu uregulowań dla praktyków. Naukowcy z kolei narzekają na brak zainteresowania decydentów ich badaniami i wnioskami. Tezą zasadniczą Sesji II jest próba znalezienia wspólnego mianownika do budowania przeświadczenia, że dobre regulacje prawne, dobra praktyka, organizacja planowania przestrzennego i gospodarki na morzu nie mogą odbywać się bez badań, nauki oraz bez ludzi, którzy wnoszą teoretyczną wiedzę.

Projekty badawcze i badania naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie

Prof. Jerzy Hajduk

Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego, Akademia Morska w Szczecinie

Inicjatywy dotyczące projektów badawczych i badań naukowych, jakie przeprowadzane są na Akademii Morskiej w Szczecinie dzielą się na cztery grupy projektów różniących się m.in. sposobami finansowania.

Projekty międzynarodowe:

- budowa Systemu Pilotowo-Dokującego dla zbiorników LNG oraz promów,
- centrum technologii nawigacyjnej na potrzeby innowacyjnej gospodarki morskiej,
- budowa Centrum Symulacyjnego Terminala LNG i Symulatora Ładunkowego statków,
- uruchomienie Ośrodka Szkoleniowego Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu,
- ochrona środowiska, zmniejszenie zużycia paliw i obniżenie toksyczności paliw,
- centrum Transferu Technologii Morskich.

Projekty inwestycyjne finansowane z innych funduszy:

- budowa morskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego,
- stanowisko badawcze do zbudowania prototypu wykorzystanego do badań nad dnem morskim i obszarów morskich.

Projekty międzynarodowe z finansowane z funduszy UE:

- Maritime safety – Transport and Environment in the Baltic Sea Region – BALTIC MASTER II,
- Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea – EfficienSea.

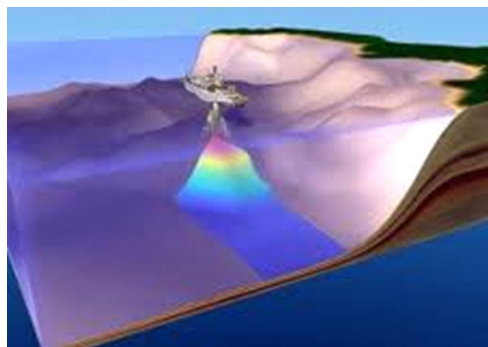
Projekty badawcze rozwojowe, celowe, zamawiane własne:

- koncepcja gazoportu,
- zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – ZEUS,
- opracowanie nawigacyjnego systemu wspomagania decyzji na statku morskim,
- opracowanie prototypu i wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu morskiego,
- technologia budowy rzeczno-morskiego Systemu Informacyjnego.

Prace naukowe – badawcze i opinie na potrzeby gospodarki morskiej:

- docelowe parametry toru podejściowego do portu w Świnoujściu,
- analiza nawigacyjna wejścia do portu Kołobrzeg
- analiza nawigacyjna budowy stanowiska nr 1 Terminalu.

Wszystkie projekty i badania są wykonywane z wykorzystaniem zasobów ludzkich, sprzętu i zaplecza naukowo-badawczego Akademii Morskiej.



Rys. 3 Projekt: Stanowisko badawcze do zbudowania prototypu wielowarstwowej mapy elektronicznej obszarów morskich (J. Hajduk)

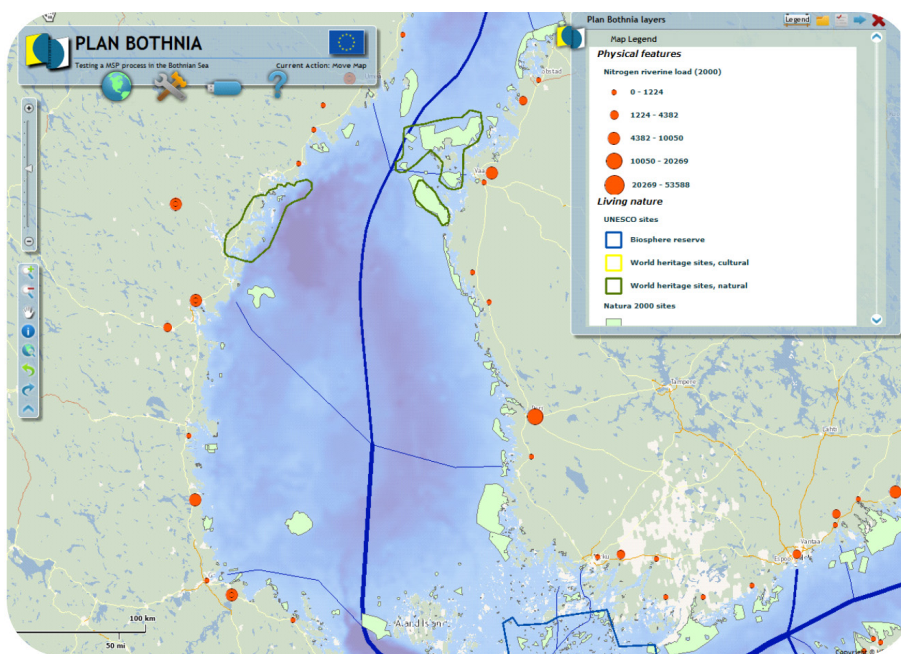
Wyzwania związane z odwzorowaniami podczas prac na projektem Plan Bothnia

Manuel Frias

Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM)

Projekt, który korygowany jest przez organizację HELCOM, koncentruje się głównie na zbieraniu danych naukowych potrzebnych do planowania na morzu. Realizowany jest na obszarze Morza Botnickiego pomiędzy Szwecją i Finlandią. Projekt działa od grudnia 2010 r., a zakończenie przewidziane jest w maju 2012 r. Na potrzeby projektu opracowany został model 3D dna morskiego. Morze Botnickie zamarza każdego roku, co ma niebagatelne znaczenie dla tamtejszej żeglugi. W morzu tym najpopularniejszą rybą jest śledź, stanowiący 30% połowów.

Celem projektu jest testowanie planowania przestrzennego obszarów morskich, czyli publiczny proces analizy i podziału przestrzennego, i czasowego rozmieszczenia działalności człowieka na obszarach morskich, dla osiągnięcia ekologicznego, ekonomicznego i społecznego celu, który zwykle zostaje określony przez proces polityczny. Ważnym elementem projektu jest zbieranie danych geologicznych – również przez partnerów projektu. Tworzona jest regionalna baza danych, z której później można korzystać. Bogate zasoby informacji na temat środowiska posiada HELCOM. Mapy tworzone przy użyciu zebranych danych określają m.in. obszary korzystne do lokowania energetyki wiatrowej, czy priorytety tras żeglugowych. Projekt obecnie ewoluuje w kierunku planów przestrzennych. Testowane jest np. opracowanie planu przestrzennego dla obszarów morskich w ujęciu transgranicznym. Jednym z osiągnięć „Planu Bothnia” jest wypracowanie dużej liczby map i danych, które powinny być przejrzyste i ogólnodostępne.



Rys. 4 Projekt „Plan Bothnia” (M. Frias)

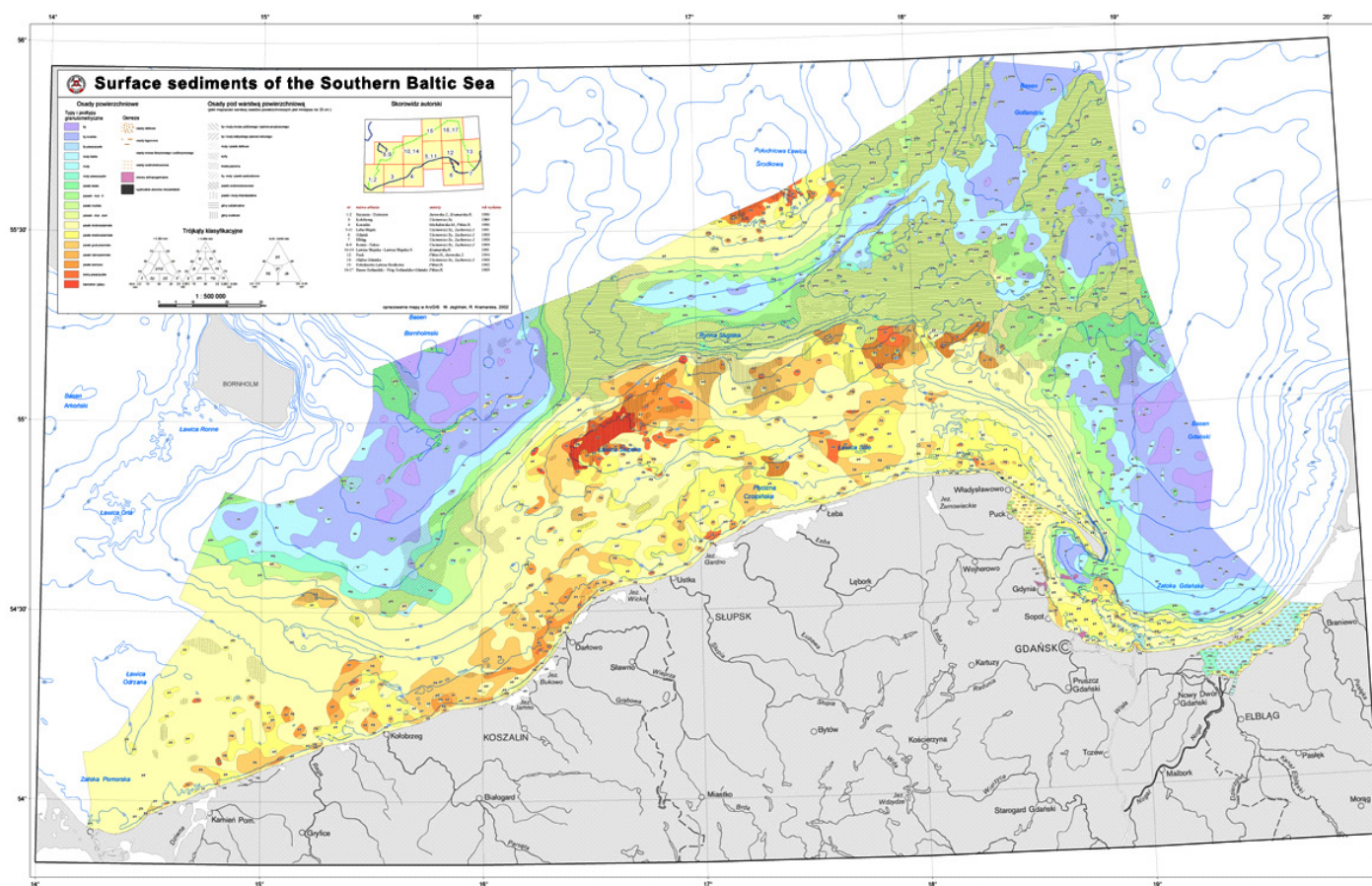
Kartografia geologiczna i bazy danych na potrzeby planowania przestrzennego

Dr Regina Kramarska

Dyrektor ds. Geologii Morza, Państwowy Instytut Geologiczny

Mapy oraz bazy danych dotyczące obszarów morskich są szczególnie istotne, ze względu na trudność oglądu dna morskiego. Dr Kramarska przedstawiła kilka odwzorowań kartograficznych m.in. mapę batymetryczną akwenu Morza Bałtyckiego - podstawową mapę geologiczną dla wersji GIS - w postaci 212 arkuszy w skali 1:200 000, która pokazuje zróżnicowanie osadów, warunki gruntowe oraz na podstawie której można określić najbardziej korzystne miejsca posadowienia obiektów. W prezentacji znalazły się także mapa litologiczna, mapa habitatów, mapa wybrzeża w skali 1:10 000 zawierająca elementy geodynamiczne. Wstępem do planowania na obszarach morskich jest mapa prognoz surowcowych pokazująca perspektywiczne obszary występowania surowców, tory wodne, rejony występowania piasków do zasilania plaż, złoża minerałów ciężkich. Mapa Ławicy Słupskiej przedstawia rejony złóż kruszywa na tle mapy habitatów. Program EMODNET integruje mapy geologiczne Bałtyku z innymi mapami. Wszystkie dane gromadzone są w numerycznych bazach danych GEOECHO. Bazy te założone zostały w 1985 roku, a zawarte w nich dane są skojarzone ze sobą i z systemem GIS. Proces kojarzenia baz danych oraz metadanych odbywa się na portalu GEO-SEAS.EU.

Planowanie na morzu nie może być oderwane od lądowego. W bazie danych MIDAS można zdobyć konkretne informacje, przedstawione na mapach dotyczące strefy brzegowej. Bank danych hydrogeologicznych znajduje się na stronie geoportalu e-psk. Obecnie trwają prace nad rozwiązaniem systemów osłon przeciw osuwiskowym SOPO. Problematyka osuwisk w strefie brzegowej wdrażana jest metodą skaningu laserowego, służącego do monitorowania osuwisk.



Rys. 5 Podstawowa mapa geologiczna dna południowego Bałtyku (R. Kramarska)

Dyskusja

Prof. Stanisław Musielak

Danych dotyczących przestrzeni morskiej jest coraz więcej, gdyż w Polsce istnieje bardzo wiele instytucji zajmujących się badaniami tego typu. Brakuje jednak koordynacji badań, umożliwiającej lepsze ich wykorzystanie do celów politycznych. W przypadku planowania na obszarach morskich powinien istnieć obowiązek wykonywania ekofizjografii – tak, jak ma to miejsce w przypadku planowania lądowego. Zbyt małe są odniesienia do obszarów morskich przy planowaniu przestrzennym. Na drodze do bardziej praktycznego wykorzystania danych stoi brak komunikacji między bazami danych. Nie wiadomo jednak, kto powinien te bazy uporządkować i skąd można by uzyskać środki finansowe na ten cel. Podejście do rozwiązywania wspomnianych problemów powinno być bardziej dynamiczne.

Prof. Małgorzata Stramska

Ważna jest poprawa komunikacji między naukowcami a planistami. Proces planistyczny, który jest podzielony na cykle działań, rozpoczyna się badaniami nad planami rozwoju. Należy stworzyć programy monitoringu, ze względu na brak długofalowego monitoringu danych oceanograficznych. Do tego celu można wykorzystać istniejące jednostki badawcze. Podobne spotkania jak „Seminarium na temat planowania przestrzennego na obszarach morskich i przybrzeżnych” powinny być organizowane dla planistów i naukowców. Spotkania tego typu są doskonałym polem wymiany doświadczeń i informacji przez naukowców. Warto poruszyć także kwestię baz danych. Pod koniec lat 80. warunkiem otrzymania dofinansowania na badania, był obowiązek zapewnienia dostępu do danych. Konieczne jest stworzenie planu udostępniania danych.

Haitze Siemers skierował pytanie do Pana Manuela Friasa odnośnie legitymacji i zbierania danych. Wyraził następnie opinię, że należy przemyśleć sposób oceny danych.

Staffan Ekwall

Dane będą wykorzystywane do efektywnych działań planistycznych. Nie wszystkie dane pozyskiwane i tworzone przez naukowców są przydatne. Sama dostępność nie wystarczy - powinny one być przede wszystkim zrozumiałe. Nawiązując do wystąpienia Pana Manuela Friasa - należy najpierw ocenić, jakie jest zapotrzebowanie i jakie są możliwości zapewnienia dostępu do danych. Jakie są możliwości oceny sytuacji w kontekście dostępu

do baz danych? Co jest potrzebne, aby ocenić poziom danych na 10?

Manuel Frias

Obecne dane są na poziomie 8 (w skali od 1-10). Istnieje współpraca między Finlandią i Szwecją, a gromadzone informacje mają bardzo dobrą jakość. Do osiągnięcia poziomu 10 konieczne jest stworzenie ogólnodostępnej bazy danych.

Dr Marek Tałasiewicz

Obecna sytuacja przypomina tworzenie baz danych o bazach danych. Problemem utrudniającym zarządzanie danymi jest podział resortowy. Trzeba też podkreślić, że dane należy zbierać w sposób rozsądny. Osiągnięcie poziomu 10 jest niemożliwe ze względu na ciągłe zmiany i dynamikę.

Prof. Jacek Zaucha

Po wykonaniu odpowiednich analiz dane należy uprzestrzennić. Dane powinny być konkretne, ponadto niezbędna jest wiedza o dostępności i braku danych. Powinny one być także skoordynowane na poziomie krajowym i bałtyckim. Powstaje pytanie, czy możliwe jest stworzenie wspólnego programu koordynacji danych? Pytanie do pana Manuela Friasa: Czy uwzględniono dziedzictwo kulturowe podczas prac nad projektem?

Manuel Frias

Dziedzictwo kulturowe obszarów morskich jest oczywiście brane pod uwagę podczas tworzenia projektu.

Patrycja Czerniak

Jaki jest format pozyskanych danych w projekcie „Plan Bothnia”? Czy są one surowe czy przetworzone? Odnosząc się do uwagi Pana Tałasiewicza - istnieje portal OPENSYSYSTEM, który gromadzi informacje na temat istniejących baz danych. Pytanie do prof. Hajduka: Jak wygląda przebieg współpracy z Urzędem Morskim oraz innymi instytucjami?

Prof. Jerzy Hajduk

Należy prowadzić prace praktyczne, podawać najlepsze gotowe rozwiązania, opiniować poszczególne plany oraz działania bez dodatkowych profitów. Na Akademii Morskiej w Szczecinie istnieje kierunek kształcenia „Geodezja i Kartografia”, który obejmuje między innymi zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa w transporcie. Ponadto Akademie Morskie w Szczecinie i Gdyni współpracują ze sobą przy projekcie „Zeus”.

Prof. Musielak

Warto wspomnieć o wieloletniej współpracy Uniwersytetu Szczecińskiego i Urzędu Morskiego. Wspólnie opracowano kartografię, a także prowadzono badania nad systemem wczesnego ostrzegania. Współpraca dobrze się rozwija, czego przykładem jest wspólny projekt SouthBaltic.

Dr Regina Kramarska

Zamiast tworzenia nowych baz danych, należałoby raczej korzystać z istniejących. Właściwe dane byłyby selekcjonowane przy wsparciu zintegrowanego środowiska badaczy, zainteresowanych instytucji oraz ośrodków.



Zdj. 4 Paneliści sesji II (od lewej): M. Frias, dr M. Tałasiewicz, dr R. Kramarska, prof. S. Musielak, prof. M. Stramska

III SESJA

MORSKIE PLANOWANIE PRZESTRZENNE (MSP) I ZINTEGROWANE ZARZĄDZANIE OBSZARAMI PRZYBRZEŻNYMI (ICZM) W DZIAŁANIACH UE

- **Moderator: Haitze Siemers, DG MARE, Komisja Europejska**
- Staffan Ekwall, DG MARE, Komisja Europejska
- Vittorio Barale, Instytut Środowiska i Zrównoważonego Rozwoju, Wspólne Centrum Badawcze, Komisja Europejska
- Katarzyna Krzywda, Ministerstwo Infrastruktury RP
- Andrzej Cieślak, Urząd Morski w Gdyni

Haitze Siemers

DG MARE, Komisja Europejska

Jesteśmy u progu kolejnego kryzysu gospodarczego. Musimy zrobić, co w naszej mocy by mu przeciwdziałać, poprzez koncentrowanie się na możliwościach generowania wzrostu, tworzeniu miejsc pracy oraz zrównoważonym wykorzystaniu zasobów. Gospodarka morska jest jednym z kilku napędowych kół wzrostu gospodarczego w Unii Europejskiej. Morza mają ogromny potencjał dla rozwoju energii odnawialnej. W ciągu ostatnich lat, pomimo kryzysu, odnotowuje się nieprzerwany wzrost wysokości średnio 5-7% w sektorze transportu morskiego. Co więcej, na przestrzeni ostatnich 10 lat turystyka rejsowa odnotowała trzykrotny wzrost. Rozwojowi takich działalności nieodłącznie towarzyszy rozbudowa infrastruktury lądowej. Potencjał gospodarki morskiej bezsprzecznie przewyższa potencjały innych sektorów, zwłaszcza w zakresie tworzenia miejsc pracy dla ludzi młodych. Jeżeli przyjrzymy się statystykom dotyczącym bezrobocia, najsilniej dotyka ono młodych. Jednakże prace w zawodach sektora morskiego nie zawsze cieszą się powodzeniem. Dowodem tego może być przykład Rotterdamu, gdzie pomimo względnie dużego bezrobocia wśród młodych, nie ma chętnych na ponad 2400 stanowisk związanych z gospodarką morską. Analizując specyfikę działalności w sektorze morskim nasuwa się wniosek, że potrzebuje on przede wszystkim przestrzeni – nie tylko w sensie fizycznym, ale także przestrzeni do dalszego rozwoju. Miejmy nadzieję, że podczas panelu dyskusyjnego uda się odpowiedzieć na pytanie o potencjał morskiego planowania przestrzennego i możliwości przyspieszenia wzrostu w obrębie gospodarki morskiej.



Zdj. 5 Paneliści sesji III (od lewej): A. Cieślak, K. Krzywda, H. Siemers, S. Ekwall, V. Barale

Morskie Planowanie Przestrzenne i Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi – stan na dzień dzisiejszy

Staffan Ekwall

DG MARE, Komisja Europejska

Wyjaśnijmy, skąd wynika zainteresowanie Unii Europejskiej planowaniem na morzu. W gospodarce morskiej skupiony jest wielki potencjał i możliwość tworzenia miejsc pracy. Działaniom i procesowi planowania w tym sektorze powinna towarzyszyć szczególna dbałość o środowisko, efektywne wykorzystanie zasobów i nakładów finansowych. W Wielkiej Brytanii zauważono, że wprowadzenie planowania na obszarach morskich pozwala na zaoszczędzenie znacznych środków. Koszt samego planowania na obszarach morskich wynosi w przybliżeniu ok. 100 mln funtów, ale korzyści gospodarcze są czternastokrotnie wyższe – oszacowano je na 1,4 mld funtów. Pozytywny wpływ planowania na gospodarkę nie ulega zatem wątpliwości. Według Unii Europejskiej planowanie przestrzenne w tym zakresie powinno się opierać o współpracę regionalną.

Jakie są plany na przyszłość i obecne działania na szczeblu UE? Przeprowadzony został szereg planów i badań, które przyglądały się różnym aspektom planowania przestrzennego - aspektom gospodarczym, prawnym i związanym ze specyficznymi pracami badawczymi w problematycznych obszarach Morza Śródziemnego i Pacyfiku. Wyniki analiz są dostępne na stronach Komisji Europejskiej. Jednym z projektów przeprowadzonych przy udziale Komisji Europejskiej jest „Plan Bothnia”. W ciągu najbliższych dwóch lat 2012 - 2014 będą wykonywane kolejne projekty pilotażowe w innych obszarach basenów morskich UE. Niektóre działania są już realizowane i opublikowane zostały komunikaty na ich temat. W 2008 r. określona została swoista mapa drogowa dla kontekstu europejskiego. W 2010 ogłoszony został raport z postępów, w którym przewidziano realizację oceny oddziaływania i wskazano na konieczność dalszych działań na szczeblu UE. Ocena oddziaływania jest obowiązkiem narzuconym przez prawo unijne. Na jej cel zbierane są dostępne informacje i określany jest zakres niezbędnych działań na szczeblu unijnym, w celu uzupełnienia i wzmocnienia pewnych działań. Ocena oddziaływania realizowana jest nie tylko w odniesieniu do planowania przestrzennego, ale dotyczy także zintegrowanego zarządzania wybrzeżami i już na szczeblu UE powstały zalecenia dla ZZOP (ang. ICZM).

Planowanie morskie i Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi są ze sobą powiązane i kontynuacja działań jest ogromnie ważna. Nadrzędnym celem oceny oddziaływania jest określenie działań, które powinny zostać podjęte na szczeblu unijnym (np. rozwiązania legislacyjne). Obecnie trwają prace nad tym dokumentem. Będzie on dostępny, gdy gotowe będą propozycje legislacyjne skierowane do Parlamentu UE i Rady UE. W połowie 2012 roku prace nad oceną powinny zostać sfinalizowane. Z dotychczasowych prac nad dokumentem wypłynęło kilka ważnych wniosków. Przeprowadzone zostały konsultacje z interesariuszami, w rezultacie których udało się otrzymać wiele odpowiedzi na pytania. Interesariusze są zgodni, że planowanie przestrzenne na obszarach morskich powinno być uznane i wdrażane we wszystkich państwach członkowskich. Trzeba pamiętać, że ilość podejmowanych na morzu działań będzie bardzo wzrastała w najbliższych latach, głównie z uwagi na rozwój energetyki wiatrowej. Innym wnioskiem po konsultacjach była niedostateczna współpraca regionalna realizowana na szczeblu transgranicznym. Wiele państw sygnalizuje, że współpraca między centralnymi i regionalnymi władzami jest niewystarczająca.

Unia Europejska chciałaby osiągnąć 3 główne cele, które są już ujęte w Planie Działania dla Morza Bałtyckiego. Wszystkie narodowe administracje morskie muszą ustanowić odpowiednie ramy prawne, podobnie jak miało to miejsce w Niemczech i Szwecji. Kraje muszą wdrożyć taki system, by wszystkie szczeble administracyjne miały odpowiednie ramy legislacyjne. Drugim celem jest umożliwienie posługiwania się podobną terminologią. Dane powinny być przekazywane i dobrze rozumiane. Bez tych standardów współpraca nie może być rozwijana. Trzecim celem jest współpraca transgraniczna, jako taka. Podobne działania podejmowane są w ramach planu dla Morza Bałtyckiego. Należy pokonywać bariery i granice nie tylko administracyjne, ale także te fizyczne, gdyż planowanie nie może kończyć się na granicach administracyjnych. Jednym z głównych wyzwań jest zdefiniowanie celów i sposobów ich realizacji. Grupy interesu uzależnione są

w dużym stopniu od głównych celów i procesu planowania na obszarach morskich. Należy dążyć do zachowania wszystkich interesów, w oparciu o jednoczesne realizowanie trzech filarów: środowiskowego, gospodarczego i społecznego. Konsultacje wykazały, że percepcja zależy od indywidualnej perspektywy. Stowarzyszenie Energetyki wiatrowej bardzo popiera tworzenie planów na obszarach morskich. Należy zadbać o to, by wszyscy interesariusze byli włączeni w proces.

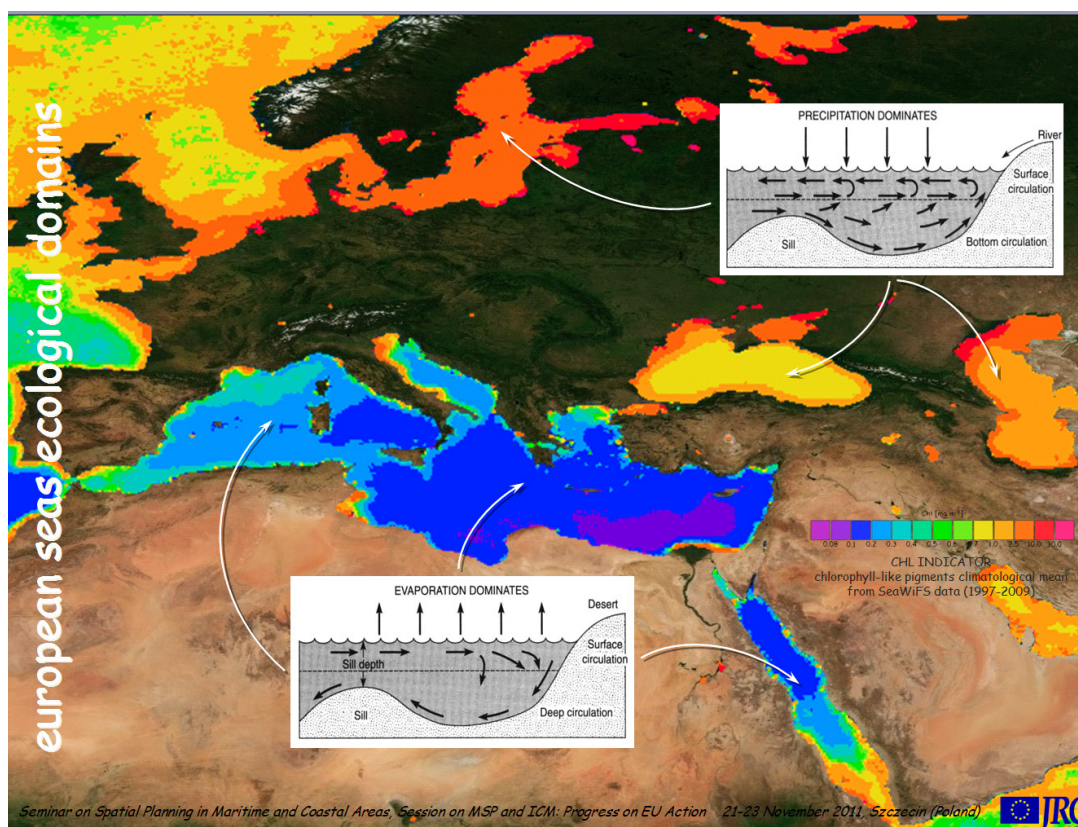
W oparciu o ocenę oddziaływania będą tworzone wnioski i propozycje legislacyjne, i prawdopodobnie powstanie dyrektywa, której projekt powinien być gotowy w 2012r. Zaznaczmy, że realizując określone cele, kompetencje planistyczne nie zostaną przeniesione ze szczebla krajowego na unijny. Komisja Europejska pragnie stworzyć ramy procesu, który będzie działał. Unijna propozycja nie rozwiąże konfliktu, ale jej wdrożenie przyczyni się do postępów w realizacji planu dla Bałtyku 2030. Widoczna jest potrzeba zebrania opinii i informacji od organizacji krajowych, na temat niezbędnych kroków służących osiągnięciu realizacji wytyczonych celów i stworzeniu funkcjonalnego systemu planowania na obszarach morskich.

Poglądy JRC na związki pomiędzy Morskim Planowaniem Przestrzennym i Zintegrowanym Zarządzaniem Obszarami Przybrzeżnymi w kontekście wdrażania Ramowej Dyrektywy Strategii Morskiej MSFD

Vittorio Barale

Instytut Środowiska i Zrównoważonego Rozwoju, Wspólne Centrum Badawcze, Komisja Europejska

Działania w obrębie Morskiego Planowania Przestrzennego powinny być oparte o zasadę optymalizacji, czyli osiągnięcia maksymalnych wyników, przy minimalnych nakładach. Ekosystem jest ogniwem łączącym planowanie przestrzenne na morzu i ZZOP. Nie koresponduje w pełni z obszarami czy jednostkami geograficznymi. Obowiązujące podziały i granice morskie są wyrazem politycznych delimitacji, podczas gdy ekoregion ma wymiar przestrzenny, odpowiadający czynnikom środowiskowym. Pan Barale zaprezentował zebranych kilka map wykonanych na podstawie badań różnych czynników środowiskowych i aktywności biologicznej (wegetacji, eutrofizacji itp.) w odniesieniu do Morza Śródziemnego i Bałtyku.



Rys. 6 Domeny ekologiczne mórz europejskich (V. Barale)

Morskie Planowanie Przestrzenne i Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi w zintegrowanej Polityce Morskiej UE

Katarzyna Krzywda

Ministerstwo Infrastruktury RP

Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w Ministerstwie Infrastruktury RP odpowiada za Morskie Planowanie Przestrzenne (MPP) i Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP). MPP skupia się na przydzielaniu przestrzeni i osiągnięciu balansu pomiędzy jej użytkownikami. Potencjał leży w zapewnieniu długotrwałej stabilności i przewidywalności oraz zarządzaniu przestrzenią, o którą konkurują różni interesariusze. W definicji Unii Europejskiej ZZOP to dynamiczny, multidyscyplinarny, powtarzalny proces, mający na celu promocję zrównoważonego zarządzania strefami przybrzeżnymi i przezwycięzenie degradacji europejskich obszarów przybrzeżnych. MPP i ZZOP umiejscowione są pośród pozostałych polityk unijnych (polityka transportu, energetyczna, spójności, środowiska, zintegrowana polityka morska) i się z nimi częściowo przenika.

Czym jest zintegrowana polityka morska? Jej cel to maksymalizacja zrównoważonego użytkowania mórz i oceanów, przy zapewnieniu wzrostu gospodarki morskiej i wyższej jakości życia w regionach nadmorskich. Do wspólnych instrumentów polityki morskiej należą: „Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich” z 2008 r., Komunikat „W kierunku integracji nadzoru morskiego” z 2009 r., „Wiedza o morzu 2020” z 2010 r. W Polsce rozpoczęto wdrażanie zintegrowanej polityki, tworząc w 2008r. Międzyministerialny Komitet Polityki Morskiej, funkcjonujący, jako ciało doradcze Premiera. 14 września 2009 r. przyjęto „Generalne zasady i cele polityki morskiej Polski do 2020 roku”. Do głównych zadań Komitetu należą:

opracowanie podstaw „Polityki morskiej RP do 2020 roku”,

- monitorowanie i implementacja polityki morskiej,
- przygotowanie corocznych raportów i innych dokumentów rządowych związanych z wprowadzeniem polityki morskiej,
- przegląd innych dokumentów rządowych i działań związanych z wdrażaniem polityki morskiej.

Do strategicznych celów polityki morskiej w Polsce należą: wzmacnianie roli sektora morskiego, poprawa spójności terytorialnej i społecznej, poprawa dostępności transportowej, integracja polskich obszarów morskich, promocja profesji i karier związanych z morzem. Podstawowe założenia dotyczące podejścia ekosystemowego MPP i zasad ZZOP to m.in. objęcie planami wyłącznej strefy ekonomicznej, perspektywa długofalowa oraz szerokie konsultacje społeczne i partycypacja. Istotne jest wdrażanie ZZOP oparte na zrozumieniu koncepcji, rozwiązań prawnych, monitoringu, wiedzy i informacji. Dwa wysuwające się, najważniejsze wnioski: praca powinna być bardziej efektywna w sferze działania skierowanego na społeczności lokalne i interesariuszy oraz w aspekcie współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej w obszarze morza.

Wspólna praca HELCOM-VASAB nad Morskim Planowaniem Przestrzennym na Morzu Bałtyckim

Andrzej Cieślak

Urząd Morski w Gdyni

Grupa Robocza HELCOM-VASAB została założona w październiku 2010r. w oparciu o Konwencję Helsińską, w celu ułatwienia współpracy między krajami Regionu Morza Bałtyckiego w obszarze spójnego procesu Morskiego Planowania Przestrzennego. Grupa ta pełni znaczącą rolę w promowaniu MPP w regionie wspólnie z innymi interesariuszami i jest mocną bazą dla transparentnej współpracy nad MPP i ZZOP. Podstawowe zasady MPP, uzgodnione i przyjęte przez Grupę Roboczą są zgodne z zasadami Komisji Europejskiej i mają pewne umocowanie prawne. Są to: zrównoważone zarządzanie, podejście ekosystemowe, długofalowe cele i perspektywy, zasady zapobiegawcze, partycypacja i transparentność, bazy danych, międzynarodowe konsultacje.

Dalsze działania Grupy Roboczej mają się w głównej mierze koncentrować na wdrożeniu praktycznego podejścia ekosystemowego w planowaniu na morzu, regulacjach prawnych dla MPP, relacjach Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi z planowaniem morskim, transgranicznej współpracy i testowaniu zasad MPP (BaltSeaPlan, Plan Bothnia). Toczą się rozmowy dotyczące technologii przyszłości, którymi być może trzeba będzie zastąpić tradycyjne metody działań. Muszą być zapewnione powiązania pomiędzy różnymi aktywnościami. Nie ma możliwości rozsądnego planowania przestrzennego na morzu robionego przez jeden kraj, stąd wynika silna potrzeba współpracy. Grupa robocza HELCOM-VASAB pracuje nad praktycznym wdrożeniem tych ideałów. Prelegent podkreślił, że wymagania prawne są powiązane ze sobą, a Morskie Planowanie Przestrzenne jest najważniejszym narzędziem zintegrowanego zarządzania. Następnie Pan Cieślak wspomniał o „Wizji 2030” opracowanej w ramach projektu BaltSeaPlan. Nie ma ona w pełni przestrzennego charakteru, jednakże zawiera fundamenty wizji przestrzennej oraz przykład panbałtyckiego myślenia. Zawiera ponadto ogólnobałtyckie cele i tematy, takie jak zdrowe środowisko morskie, spójna panbałtycka polityka energetyczna, bezpieczny, czysty i efektywny transport morski, zrównoważone rybołówstwo i akwakultura. Efektywność przestrzenna, połączenia przestrzenne, zasada subsydiarności przestrzennej, krajowe i międzynarodowe warunki wstępne, panbałtyckie podejście - to kolejne kluczowe przesłania „Wizji 2030”.

Dyskusja

Partycja Czerniak

Pytanie do pana Ekwalla o powstanie dyrektywy ramowej: Czy zintegrowane zarządzanie będzie ujęte w tej dyrektywie? Jakie będą losy ZZOP?

Jacek Zaucha

Pytanie do pana Barale: Jakie są praktyczne przykłady wykorzystywania danych dla obszaru Morza Śródziemnego?

Staffan Ekwall

Dyrektywa ramowa nie powstała, trwają obecnie prace nad oceną oddziaływania. Decyzja dotycząca ewentualnej dyrektywy jest odległa i niepewna. Zintegrowane zarządzanie różni się od ZZOP przede wszystkim zaleceniami i ich częściową skutecznością we wdrażaniu. Za ten proces odpowiedzialna jest dyrekcja DG Environment, która obecnie ocenia, jak odświeżyć ten instrument, by osiągnąć równowagę. To, nad czym obecnie pracuje DG MARE to ramy do sformułowania dyrektywy.

Vittorio Barale

Nawiązując do obszaru śródziemnomorskiego warto nadmienić o rozpoczęciu współpracy z rządem Balearów. Władze regionalne miały do opracowania strategię zagospodarowania, lecz nie były w stanie same tego zrobić ze względu na bardzo długą linię brzegową (1000 km). Określono charakter regionów i pobrano próbki dla określenia i zbadania szerszych obszarów. Było to bardzo efektywne wykorzystanie środków na poziomie regionalnym.

Haitze Siemers

Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi i Morskie Planowanie Przestrzenne są niezbędnymi narzędziami dla rozwoju obszarów morskich. Drugi wniosek dotyczył szerszej wizji dla całych basenów morskich. Należy określić wspólne standardy, cele i wypracować konsensus. Musimy mieć również na uwadze powiązania z ekosystemem i wspólnym rynkiem w Europie. Unia Europejska skoncentrowała się na lądzie, pomijając obszary morskie. Teraz klaruje się nowa perspektywa związana z transportem i wspólną gospodarką na morzu.

IV SESJA

ZINTEGROWANE ZARZĄDZANIE OBSZARAMI PRZYBRZEŻNYMI Z PERSPEKTYWY GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

- **Moderator: Prof. Stanisław Musielak, Dyrektor Instytutu Nauk o Morzu, Uniwersytet Szczeciński**
- Patrycja Czerniak, The Coastal & Marine Union (EUCC)
- Krzysztof Wojcieszek, Dyrektor Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Słupsku
- Andrzej Cieślak, Urząd Morski w Gdyni

Prof. Stanisław Musielak

Zintegrowane zarządzanie powinno dotyczyć nie tylko obszarów przybrzeżnych, ale także morskich. Właściwsza byłaby, zatem nazwa Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Morskimi i Przybrzeżnymi. W tym momencie prace dotyczące planowania na morzu są nieco bardziej zaawansowane w porównaniu do ZZOP. Wskazana byłaby jednak równoległość działań w tych dwóch obszarach.

Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ICZM) w Europie - stan i perspektywy rozwoju

Patrycja Czerniak

The Coastal & Marine Union (EUCC)

Pani Patrycja Czerniak jest jednym z przedstawicieli projektu OURCOAST, który ma na celu zebranie i wymianę informacji na temat stosowania ZZOP w Europie. Projekt ten trwa trzy lata, a spodziewanym terminem zakończenia jest luty 2012 r. W ramach projektu został dokonany przegląd ok. 350 projektów dotyczących Morskiego Planowania Przestrzennego oraz Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi, w celu wyszukania najlepszych praktyk, które mogłyby być wprowadzane w całej Unii Europejskiej. W projekcie dążono do połączenia ZZOP z planowaniem na morzu. Analizowane zagadnienia podzielono na trzy zasadnicze grupy: adaptacja do ryzyka, zrównoważone użycie zasobów i zrównoważony wzrost ekonomiczny. Wskazano na następujące przyczyny rosnącego znaczenia planowania na morzu i ZZOP:

- wzrastająca konkurencja pomiędzy różnymi formami wykorzystania przestrzeni morskiej,
- niepełna efektywność wykorzystania ekonomicznego potencjału morza,
- degradacja środowiska morskiego i przybrzeżnego,
- niewystarczająca adaptacja do ryzyka zmian klimatycznych.

W ramach analiz prowadzonych w projekcie OURCOAST wypracowano następujące wnioski:

- potwierdzono generalne wprowadzanie ZZOP w Europie,
- stwierdzono, że europejska legislacja dostarcza mechanizmów do integracji różnych aspektów zarządzania i wdrażania ZZOP,
- potwierdzono wartość dodaną ZZOP w aspektach ekonomicznym, społecznym i środowiskowym,
- stwierdzono, że ZZOP nadal zależy od wsparcia finansowego z poziomu Unii Europejskiej,
- stwierdzono, że implementacja ZZOP jest nakierowana głównie na projekty,
- potwierdzono, że przejrzyste definicje i cele różnych jednostek administracyjnych wraz z ich wkładem finansowym na początku inicjatywy są kluczowe dla powodzenia projektów związanych

z ZZOP.

Wśród czynników limitujących rozwój ZZOP projekt OURCOAST wykazał:

- fragmentację kompetencji pomiędzy różnymi instytucjami,
- brak zaufania pomiędzy podejmującymi decyzje, a ekspertami, ze względu na nierealistyczne oczekiwania,
- brak interdyscyplinarnego podejścia,
- ~~problemy w niepełnym uczestnictwie lub jego braku ze strony kluczowych lokalnych aktorów,...~~
- kompleksowość międzynarodowej współpracy i brak wiedzy na temat sytuacji w innych regionach.

Prof. Stanisław Musielak

Nawet najlepsze doświadczenia nie zawsze mogą być przeniesione w inne regiony. Południowy Bałtyk pod wieloma względami różni się od północnego wybrzeża. Nawiązując do wypowiedzi przedmówcy - należy stwierdzić, że nie da się uniknąć konfliktów w strefie brzegowej – można jedynie zminimalizować ich skutki.

Zintegrowane zarządzanie - szansa czy konieczność?

Krzysztof Wojcieszek

Dyrektor Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Słupsku

Prace nad powstaniem Strategii Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi Województwa Pomorskiego były prowadzone w latach 2005-2010. Inspiracją do sporządzania tej Strategii była Rekomendacja Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/413/WE z dnia 30 maja 2002 r. dotycząca realizacji ZZOP w Europie. Omawiana Strategia ZZOP województwa pomorskiego była projektem pilotażowym, który powstał praktycznie bez wsparcia z poziomu narodowego. W procesie zintegrowanego zarządzania powinny współdziałać:

- organy administracji publicznej zobligowane i upoważnione przepisami prawa do podejmowania decyzji w zakresie zaspokajania potrzeb społeczności lokalnych, zarządzania środowiskiem i jego ochrony, ochrony i rozwoju dziedzictwa kulturowego,
- przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą, ich zrzeszenia i reprezentacje,
- organizacje pozarządowe prowadzące działalność w obszarze grupy obywateli, artykułujące doraźne i uzasadnione interesy, o ile nie są one dostatecznie reprezentowane w inny sposób.

Najniższy szczebel interesariuszy jest zarazem najgorzej poinformowany. Brak odpowiedniej wiedzy i świadomości skutkuje, że właśnie ten szczebel często stawia bariery podczas wdrażania ZZOP.

W ramach przygotowań do sporządzenia Strategii w Województwie Pomorskim zorganizowa-

no trzy konferencje na przestrzeni dwóch lat, z udziałem najważniejszych uczestników procesu zagospodarowania obszarów przybrzeżnych – przedstawicieli samorządów terytorialnych, administracji rządowej, środowisk naukowych w tym przyrodników, przedsiębiorców i właścicieli nieruchomości, organów obronności kraju. W trakcie tych spotkań próbowano sformułować odpowiedź na pytanie o skuteczność planowania przestrzennego,

UWARUNKOWANIA ZZOP W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

INTERREG IIA CADRES Adriatic Baltic Black Sea

Plan Coast

- Zintegrowane zarządzanie nie jest celem samym w sobie, stanowi natomiast ważne narzędzie gospodarczego, przestrzennego a także społecznego rozwoju regionu.
- W niekorzystnym otoczeniu prawnym, podjęcie działań nad wdrożeniem zasad ZZOP nie gwarantuje szybkiego ani łatwego sukcesu
- Jednak z uwagi na spiętrzenie problemów i wielość uczestników - może być decydujące dla kształtu i pomyślności rozwoju obszaru.



PROJECT PART-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

Rys. 7 ZZOP w województwie pomorskim (K. Wojcieszek)

jako narzędzia ZZOP. Zastanawiano się także na ile obowiązujące prawo stanowi źródło konfliktów o przestrzeń oraz jakie są mierniki zaawansowania procesu ZZOP. W trakcie prac okazało się, że planowanie przestrzenne, które miało stanowić podstawowe narzędzie, znajduje się w stanie postępującej dekompozycji. Kolejne ustawy odbierają kompetencje przynależne planowaniu. W rezultacie większości administracyjnych decyzji nie ma związku z planowaniem przestrzennym. Innym ważnym problemem jest brak odpowiedniego uczestnictwa społecznego, a uczestnicy nie są dostatecznie wyedukowani w kwestiach, o których współdecydują.

Zmiany w systemie prawnym spowodowały konieczność powstawania strategii, która także nie jest prawnie określona. W rezultacie powstał dokument „Możliwości wdrażania ZZOP w Województwie Pomorskim”. Sformułowano w nim trzy grupy propozycji:

- warunki brzegowe wdrażania ZZOP – rekomendacje do zmian prawnych,
- procedury i zasady,
- działania możliwe do podjęcia na szczeblu regionalnym.

ZZOP nie jest celem samym w sobie, ale stanowi narzędzie przestrzennego, gospodarczego i społecznego rozwoju regionu, dlatego nie można jedynie teoretycznie rozważać zagadnień bez praktycznego zaangażowania wszystkich uczestników. Z uwagi na spiętrzenie problemów podjęcie prac praktycznych może być decydujące dla kształtu i pomyślności tego obszaru – nie tylko w ujęciu regionalnym, ale ponadregionalnym. Wiadomo, czym powinno być ZZOP, jakie korzyści będą z niego wynikały, na jakie wyzwania powinno odpowiedzieć. Nie wiadomo jednak, czy jego wdrożenie na południowym wybrzeżu Bałtyku jest możliwe.

Zintegrowane Zarządzanie Strefą Przybrzeżną (polskie podejście)

Andrzej Cieślak

Urząd Morski w Gdyni

Ogólnie, 50% populacji światowej mieszka w odległości do 100km od brzegu. I liczba ta będzie rosła. W strefie przybrzeżnej jest większe prawdopodobieństwo znalezienia pracy, jest lepszy klimat itp. Człowiek ma silny wpływ na morze. Jest to min. zanieczyszczenie, zmiany klimatu, rosnący poziom morza itp. Przy zapobieganiu czy minimalizowaniu tych wpływów często trudności sprawiają mieszkańcy, którzy twierdzą, że „od lat tak robią i nic się nie dzieje” oraz podejście władz lokalnych, które nie planują długoterminowo. Konieczny jest rozwój strategii dotyczącej stref przybrzeżnych.

Zarys analizy dla Polski:

- Szanse turystyki leżą w dobrej i zróżnicowanej infrastrukturze transportowej, która powinna oferować również usługi nieturystyczne. Ponadto powinno się rozszerzać zakres usług turystycznych, budować markę regionu, poprawić stan wód i przyrody. Im bardziej kompleksowa oferta, tym większe szanse na zatrzymanie odpływu młodych, dobrze wyedukowanych ludzi.
- Podstawową szansą są porty, nie tylko jako centra logistyczne, ale także jako miejsca generujące produkcję w całym regionie.
- Produkcja powinna być czysta i nowoczesna oraz wykorzystywać wszelkiego rodzaju dobra, jakie są przywożone i wywożone z portów.
- Aż do 60-70% towarów przewożonych przez największe europejskie porty trafia do obszarów położonych w odległości do 100km od portów.
- Nowe sposoby wykorzystywania obszarów morskich (farmy wiatrowe); większość z nich wymaga bardzo nowoczesnych technologii.
- Wspieranie zaplecza naukowego.
- Wszystkie działania, a w szczególności gospodarka przestrzenna, muszą brać pod uwagę wzajemne oddziaływanie morza i lądu, jak np. powodzie czy zagrożenia dla środowiska naturalnego.

Podstawowe warunki rozwoju:

- Całkowita zmiana sposobu postrzegania portów - nie tylko jako miejsc do przeładunku towarów, ale również jako miejsc generujących rozwój w skali lokalnej i regionalnej.

- Zmiana postrzegania funkcji obszarów morskich: nie tylko jako miejsce o funkcjach transportowych, ale również jako przestrzeń dla nowoczesnej działalności ekonomicznej.
- Zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla środowiska naturalnego.

Kilka ogólnych uwag:

- Każdy sektor/działalność potrzebuje przestrzeni.
- Każdy sektor i prawie każda działalność ma wymogi, co do innych sektorów/działalności.
- Razem tworzą system pełen potencjalnych konfliktów.
- Abyśmy przetrwali, system musi być zrównoważony.
- Jeśli system ma być zrównoważony, trzeba zastosować rozwiązania holistyczne.
- Aby rozwiązania były holistyczne, zarządzanie i decyzje również muszą być holistyczne itd.

Delimitacja strefy przybrzeżnej zależy od wizji - w przypadku Polski są to przybrzeżne gminy oraz cały obszar morski, wliczając w to Wyłączną Strefę Ekonomiczną. Czym jest ZZOP?

- ZZOP jest procesem zarządzania i podejmowania decyzji, których zadaniem jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju w strefie przybrzeżnej.
- Troska o strefę przybrzeżną (morze i ląd) - obszar szans i zagrożeń.
- Jest to zwyczajny proces zarządzania, ale lepszy, ponieważ:
 - jest holistyczny (integracja sektorów, czasu i skali przestrzennej),
 - nie jest konsultacją, ale zawiera udział społeczności.
- Nie są potrzebne nowe struktury administracyjne.
- Wymaga polityki ramowej dla strefy przybrzeżnej.
- Wymaga najlepszego możliwego monitoringu i przepływu informacji.
- ZZOP powinno być stosowane zawsze i we wszystkich strefach przybrzeżnych, bez względu na liczbę i naturę problemów, również wówczas, gdy nie występują konflikty.

Zrównoważony rozwój stref przybrzeżnych nie może być realizowany bez zaangażowania się państwa.

Dyskusja

Staffan Ekwall

Jednym z interesujących aspektów ZZOP jest ocena oddziaływania planowania na obszarach morskich. Wiele wypowiedzi dotyczyło wdrażania zaleceń z roku 2002. Jeżeli wdrażanie nie będzie obowiązkowe, to ZZOP nie będzie odpowiednio funkcjonować. Niestety to podejście spotyka się często z dużą niechęcią, dlatego muszą zaistnieć instrumenty prawnie wiążące. Problemy z wdrażaniem ZZOP

w Polsce wynikają w głównej mierze z ograniczeń prawnych. Mowa tu o zintegrowanej polityce, a nie tylko polityce środowiskowej. Na uwagę powinno się mieć zawsze trzy nadrzędne cele: społeczny, gospodarczy i środowiskowy. Sukces wdrażania takiej polityki zależy od środków finansowych, w tym od środków unijnych. Bruksela nie sfinansuje tych działań, jeśli nie zostaną uznane za działania o kluczowym znaczeniu dla Unii Europejskiej. Nasuwa się kluczowe pytanie: dlaczego nie wdrożono ZZOP w obszarze Bałtyku? Nad Morzem Śródziemnym istnieje dużo więcej komplikacji, ze względu na występowanie wielu interesariuszy. Jeżeli wdrażanie ZZOP jest możliwe w basenie Morza Śródziemnego, tym bardziej wykonalne powinno to być w przypadku Bałtyku.

W czasie dyskusji przeważał pogląd, że w debacie na temat Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi brakuje konkretnych informacji. Zauważono także występowanie deficytów w systemie planowania przestrzennego. Dyskusja nt. ZZOP powinna wejść w fazę praktyczną i bardziej



Zdj. 6 Paneliści sesji IV (od lewej): A. Cieślak, P. Czerniak, S. Musielak, K. Wojcieszak

szczegółową. Warto, aby na bazie rozmów kuluarowych w ramach różnych projektów stworzyć podstawę dla rozwoju ZZOP.

Patrycja Czerniak

Poprawę wymaga kwestia partycypacji publicznej. Projekty powinny być czytelne nie tylko dla decydentów, ale przede wszystkim dla obywateli, których te plany dotyczą. Pamiętajmy, że ZZOP to nie tylko administracja i instytucje pozarządowe, ale też ogół wszystkich interesariuszy, reprezentujących różne sektory.

KONKLUZJE I WNIOSKI

Katarzyna Krzywda

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Polityka informacyjna i odpowiednie ustawodawstwo ma duże znaczenie w planowaniu przestrzennym. Decydenci, zarówno na poziomie rządowym, jak i lokalnym, powinni wspólnie zrozumieć obrane cele, związane ze zrównoważonym rozwojem i podejściem ekosystemowym, oraz przemawiać jednym głosem. Polityka szczebla lokalnego i centralnego powinna być spójna. Tylko tak wyartykułowane przedsięwzięcia nadają się do dalszego etapu, czyli włączenia społeczeństwa w proces planowania przestrzennego. Istnieje potrzeba odpowiedniego ustawodawstwa, pozwalającego w sposób zintegrowany zarządzać obszarami morskimi oraz wybrzeżem. Niezwykle istotne jest znaczenie wiedzy naukowej oraz potrzeba zwiększenia współpracy rządu ze środowiskiem naukowym. Warunkiem niezbędnym do prowadzenia współpracy międzynarodowej jest „odrobienie zadania” na szczeblu lokalnym.

Stanisław Dendewicz

Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Nadrzędną koniecznością jest uporządkowanie granic morskich, które są niezbędnym elementem do dalszych prac nad zintegrowanym planowaniem na morzu. Istnieją bogate doświadczenia podejmowania konkretnych działań na obszarach, dla których opracowano plany, jednak nie są one wykorzystywane dla integracji tych procesów w basenie Bałtyku. Z analizy przedstawionych prezentacji można wyciągnąć wnioski, co do stopnia zaawansowania prac nad poszczególnymi komponentami Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Morskimi i Przybrzeżnymi.

Istnieją bardzo bogate zasoby danych o środowisku morskim, metodologiach pozyskiwania danych, technikach. Bardzo wartościową sugestią była propozycja poszukiwania form integracji tych zasobów danych, np. w postaci utworzenia ekofizjografii morskiej. Najwięcej opracowań jakościowych dotyczy geologii morza oraz hydrografii morskiej i wód przybrzeżnych. Bardzo skrupulatnie jest prowadzona analiza potencjalnych zasobów naturalnych z dna morskiego, nie tylko podstawowych skał okruchowych jak żwiry i piaski, ale również rzadziej występujących.

Niezwykle ważnym aspektem jest ekonomiczna strona planowania przestrzennego na morzu. Jak widać na przykładzie przywołanym przez pana Ekwalla, dotyczącym przypadku Wielkiej Brytanii, 100 mln £ zainwestowanych w planowanie na obszarach morskich przynosi korzyści gospodarcze szacowane na 1,4 mld £. Inwestycja w planowanie na obszarach morskich przynosi realne zyski. Ekonomia powinna być jednym z motorów planowania przestrzennego na obszarach morskich.

Niestety zbyt mało uwagi podczas spotkania poświęcono na rozmowę o możliwościach przeniesienia doświadczeń z planowania lądowego na planowanie na obszarach morskich, zwłaszcza w kontekście udziału społeczeństwa w procesach uzgadniania i opiniodawstwa. Potrzeba integracji wszystkich podmiotów i służb zajmujących się planowaniem przestrzennym, w kwestii celów i realizacji przedsięwzięć, wydaje się oczywista. By mówić o Zintegrowanym Zarządzaniu Obszarami Morskimi należy angażować osoby i instytucje decyzyjne w proces planowania. Aby skuteczniej inspirować procesy integracji planowania trzeba najpierw zintegrować służby, które się tym zajmują.



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego
Plac Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin
www.rbgp.pl

