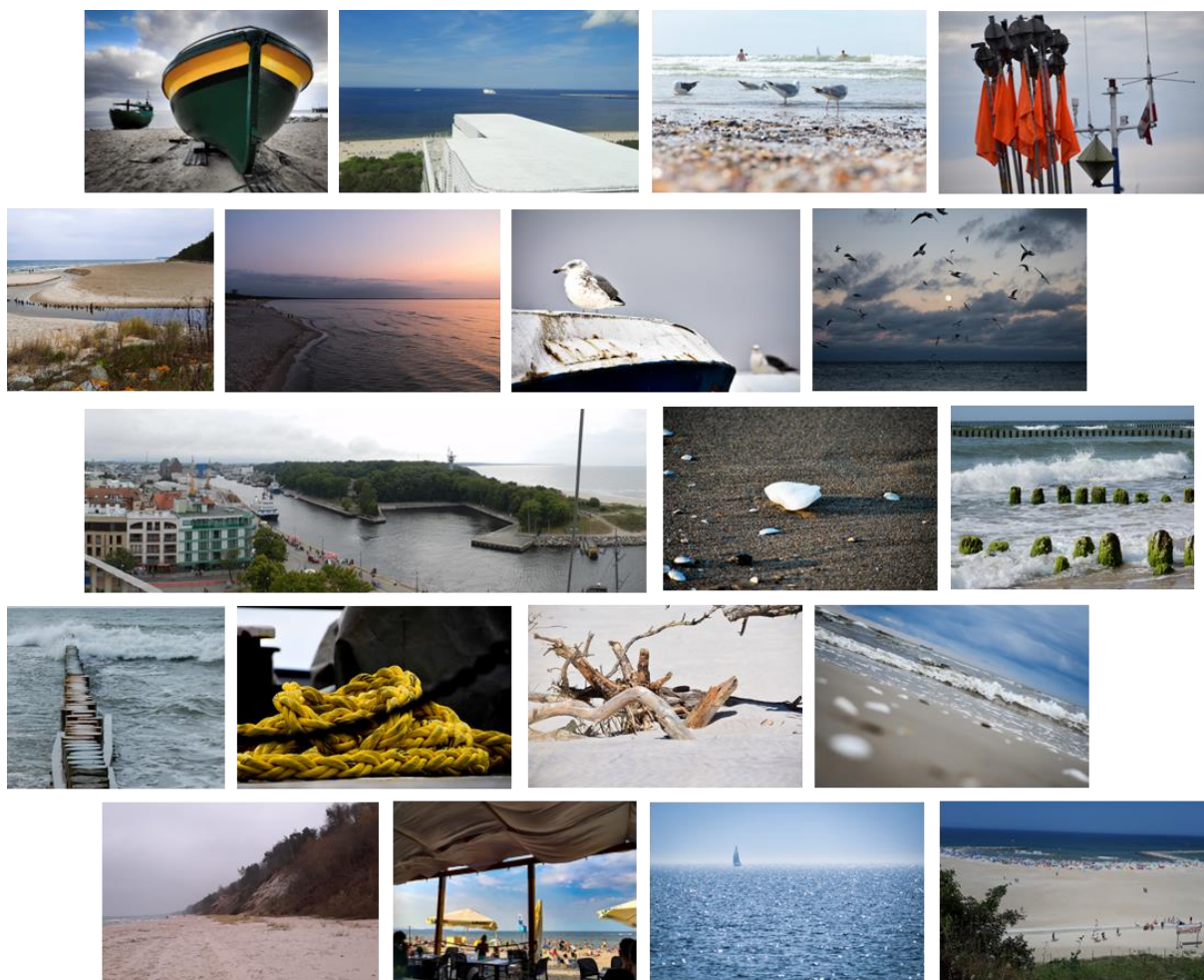


RAPORT O STANIE ZAGOSPODAROWANIA POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH

dla obszarów w granicach kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie,
objętych ustaleniami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r.
w sprawie przyjęcia Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych,
morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1: 200 000
(Dz.U. z 2021 r. poz. 935 z późn. zm.)



Gdańsk, 26 listopada 2024

Autorzy:

Zakład Ekonomiki i Polityki Przestrzennej

Magdalena Matczak

Joanna Pardus

Jakub Turski

Joanna Witkowska

Jacek Zaucha

Zakład Ekologii Wód

Monika Michałek

Zakład Hydrotechniki Morskiej

Helena Boniecka

Agnieszka Gajda

Tomasz Marcinkowski

Tomasz Olszewski

Zakład Oceanografii Operacyjnej

Juliusz Gajewski

(opracowanie danych AIS)

Teresa Moroz-Kunicka

(korekta)

Uniwersytet Morski w Gdyni

Instytut Morski



Spis treści

Skróty i pojęcia użyte w Raporcie:	3
Wstęp.....	4
I. RAPORT O STANIE ZAGOSPODAROWANIA	7
1. Transport.....	7
2. Pozyskiwanie energii odnawialnej.....	21
3. Infrastruktura techniczna (elementy liniowe)	31
4. Rybołówstwo	38
5. Obronność i bezpieczeństwo państwa	52
6. Ochrona przyrody	57
7. Poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż (z uwzględnieniem polityki surowcowej)	70
8. Dziedzictwo kulturowe	78
9. Porty	83
10. Turystyka, sport i rekreacja.....	91
11. Ochrona brzegu	102
12. Strefa przybrzeżna.....	121
13. Stan środowiska morskiego.....	140
14. Koncepcja Climate smart MSP (CSMSP).....	152
15. Kluczowe akty prawne i dokumenty strategiczne.....	163
16. Zidentyfikowane braki wiedzy	178
17. Zidentyfikowane nowe zastosowania.....	181
II. WSTĘPNA OCENA WDRAŻANIA PZPPOM	184
1) Analizy decyzji.....	185
2) Analiza odbioru PZPPOM przez społeczeństwo	192
3) Ocena wskaźnikowa	194
4) Analiza konfliktów społecznych wynikających z realizacji PZPPOM.....	204
5) Identyfikacja negatywnych skutków realizacji PZPPOM.....	205
III. OCENA SPÓJNOŚCI PZPPOM Z PLANAMI KRAJÓW SĄSIADUJĄCYCH	207
Spis rysunków	222
Spis tabel	225
Bibliografia.....	226
Załączniki	237

Skróty i pojęcia użyte w Raporcie:

AIS	Automatic Identification System – System Automatycznej Identyfikacji
BEMIP	Grupa robocza Baltic energy market interconnection plan – Plan wzajemnych połączeń na bałtyckim rynku energii
BSAP	HELCOM Baltic Sea Action Plan – Bałtycki Plan Działań
CC	Climate changes – Zmiany klimatu
CMR	Centrum Monitorowania Rybołówstwa
COM	Komunikat UE
CSMSP	Koncepcja Climate Smart MSP
DUM	Dyrektor Urzędu Morskiego
EGD	European Green Deal – Europejski Zielony Ład
EJ	Elektrownia jądrowa
ENTSO-E	European Network of Transmission System Operators for Electricity – Europejska Sieć Operatorów Systemów Przesyłowych
FEnIKS	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko
GMSL	Średni globalny poziom mórz
GW, MW	Gigawat, megawat
HELCOM	Komisja Helsińska albo Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku
IMO	International Maritime Organization – Międzynarodowa Organizacja Morska
IPCC	Intergovernmental panel on Climate Change – Międzyrządowy zespół ds. Zmian Klimatu
Konwencja COLREG	Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r.
Konwencja UNCLOS	Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza,
Konwencja UNESCO	Konwencja o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego
KPEiK	Krajowy Plan w dziedzinie Energii i Klimatu
KPO	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
KPOWM	Krajowy program ochrony wód morskich
KSE	Krajowy System Elektroenergetyczny
LNG	Skroplony gaz ziemny
MEW	Morska energetyka wiatrowa
MFW	Morskie farmy wiatrowe
MKiŚ	Ministerstwo Klimatu i Środowiska
MRP	Mapa ryzyka powodziowego
MRiRW	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi
MSP	Morskie planowanie przestrzenne
MZP	Mapa zagrożenia powodziowego
MSPD	Maritime Spatial Planning Directive UE – Dyrektywa dot. Morskiego Planowania Przestrzennego UE
MW RP	Marynarka Wojenna Rzeczypospolitej Polskiej
NMM	Narodowe Muzeum Morskie
OCEaN	Koalicja na rzecz Energii i Przyrody Morskiej
OEaM	Other effective area-based conservation measures – Inne skuteczne metody obszarowej ochrony przyrody

ONNP	Obszar narażony na niebezpieczeństwo powodzi
OOS	Ocena oddziaływania na środowisko
OSR	Ocena skutków regulacji
OZE	Odnawialne źródła energii
PEP2030	Polityka Ekologiczna Państwa 2030
PEP2040	Polityka Energetyczna Polski do 2040
PGNiG	Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo
PLB	Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000
PLH	Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000
PMŚ	Państwowy Monitoring Środowiska
POM	Polskie obszary morskie
PPEJ	Program Polskiej Energetyki Jądrowej
PSE	Polskie Sieci Elektroenergetyczne
PSEW	Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej
PSP2050	Polityka Surowcowa Państwa 2050
PSZW	Pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń (np. dla morskich farm wiatrowych)
PUUK	Pozwolenie na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego
PZPPOM plan	Plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000
RCP	Reprezentatywna ścieżka koncentracji
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
SAR	Search and Rescue – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa
SDF	Standardowy Formularz Danych
SE	Sieci elektroenergetyczne
SIEG	Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Polska 2020”
SIPAM	System informacji przestrzennej administracji morskiej
SRT2030	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.
TSS	Traffic Separation Scheme – System rozgraniczenia ruchu
UE	Unia Europejska
Ustawa Offshore	Ustawa z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych
ustawa o obszarach morskich	Ustawa z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej oraz administracji morskiej
UWL	Underwater Landscape – Podwodne krajobrazy
VTs	Vessel Traffic Services – System Kontroli Ruchu Statków
WOPR	Wstępna ocena ryzyka powodziowego
WPRyb	Wspólna polityka rybołówstwa UE
WWF	NGO World Wide Fund for Nature – Światowy Fundusz na rzecz Przyrody

Wstęp

Raport o stanie zagospodarowania polskich obszarów morskich w granicach kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, objętych ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, został wykonany w ramach umowy Nr GPG-I.2631.3.24 z dnia 8 kwietnia 2024 r.

Proces planistyczny w Polsce został rozpoczęty w 2013 r. podpisaniem porozumienia pomiędzy Dyrektorami Urzędów Morskich w Szczecinie, Słupsku i Gdyni w sprawie współpracy przy sporządzaniu *Opracowania studialnego dla polskich obszarów morskich* oraz *Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich* (Matczak i in. 2020).

Zgodnie z treścią *porozumienia*, po przygotowaniu w latach 2014-2015 *Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich*, Dyrektorzy Urzędów Morskich w 2016 r. rozpoczęli opracowywanie jednego, spójnego projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w części odnoszącej się do wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego oraz części morskich wód wewnętrznych (w tym Zatoki Gdańskiej) w skali 1:200 000 (dalej PZPPOM lub plan). Prace nad sporządzeniem projektu tego planu koordynował w imieniu wszystkich urzędów Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Proces opracowania projektu planu trwał 3 lata (do 2019 r.) i obejmował m.in. serię spotkań konsultacyjnych nad rozwiązaniami planu i wskazaniem Prognozy do planu. W kolejnych latach projekt PZPPOM był poddawany m.in. konsultacjom transgranicznym.

Plan został przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. a opracowanie niniejszego *Raportu o stanie zagospodarowania* stanowi kolejny etap cyklu planistycznego, jakim jest jego monitoring i ewaluacja. Raport ma pomóc odpowiedzieć na pytanie, czy zmiany w sposobie korzystania z przestrzeni morskich są na tyle znaczące, by konieczne było przeprowadzenie zmiany PZPPOM.

Zgodnie z rozporządzeniem PZPPOM składa się z:

- części tekstowej w zakresie ustaleń ogólnych zawierających wskazanie rozstrzygnięć obowiązujących na części lub całym obszarze objętym planem, rozstrzygnięć dotyczących rozmieszczenia inwestycji celu publicznego oraz kierunków rozwoju transportu i infrastruktury technicznej stanowiącej załącznik nr 1 do rozporządzenia – zwanej dalej ustaleniami ogólnymi;
- części tekstowej planu w zakresie szczegółowych rozstrzygnięć dotyczących poszczególnych akwenów lub ich wydzielonych części oraz informacji o szczególnie istotnych uwarunkowaniach mających wpływ na przyszłe użytkowanie poszczególnych akwenów stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia – zwanej dalej rozstrzygnięciami szczegółowymi;
- uzasadnienia do szczegółowych rozstrzygnięć dotyczących poszczególnych akwenów stanowiącego załącznik nr 3 do rozporządzenia;

- rysunku planu, stanowiącego część graficzną planu, stanowiącego załącznik nr 4 do rozporządzenia.

1 kwietnia 2020 r. został zniesiony Urząd Morski w Słupsku, a obszary w jego jurysdykcji zostały podzielone pomiędzy dwa pozostałe urzędy morskie. Niniejszy Raport dotyczy więc obszarów morskich objętych PZPPOM położonych obecnie w terytorialnym zakresie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, czyli obszarów od linii wyznaczonej przebiegiem południka 16°41'56,70" długości geograficznej wschodniej do zachodniej granicy państwa.

W celu zidentyfikowania i przeanalizowania zmiany w wykorzystaniu obszarów objętych PZPPOM starano się objąć analizą lata 2019-2024, czyli okres po oddaniu projektu planu przez wykonawcę. Niektóre analizy ze względu na dostępność czy specyfikę gromadzenia danych obejmują inne lata. Oceniając sposób wdrażania planu, szczególną uwagę zwrócono na analizę decyzji podejmowanych w latach 2021-2024.

Raport sporządzany jest na podstawie art. 37i ust. 1. ustawy z 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej oraz administracji morskiej* (Dz.U. z 2024 r. poz. 1125) (zwaną dalej *ustawą o obszarach morskich*), która stanowi, że plan podlega okresowej ocenie, odbywającej się przynajmniej raz na 10 lat. Zatem zgodnie z wymogami ustawy dyrektor właściwego urzędu morskiego występuje do organów odpowiedzialnych za uzgadnianie i opiniowanie projektu planu o przekazanie danych dotyczących zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Na podstawie otrzymanych danych i wykonanej analizy dokonuje się oceny aktualności planu. W oparciu o Raport minister właściwy do spraw gospodarki morskiej podejmuje decyzję o potrzebie przystąpienia do zmiany planu oraz zakresie niezbędnych zmian. Wyniki tej oceny oraz Raport są przekazywane ministrom właściwym do spraw: budownictwa, energii, gospodarki surowcami energetycznymi, gospodarki morskiej, gospodarki wodnej, klimatu, środowiska, planowania i zagospodarowania przestrzennego, mieszkalnictwa i rozwoju regionalnego.

Raport składa się z trzech części:.

I. Raportu o stanie zagospodarowania, który obejmuje m.in.:

- opis poszczególnych sektorów gospodarki morskiej wykonany m.in. w oparciu o analizę zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym – wykaz wydanych pozwoleń urzędu morskiego i Ministerstwa Infrastruktury, o których mowa w art. 23 ust. 1 i art. 26 ust. 1 *ustawy o obszarach morskich* i uzgodnień, o których mowa w art. 27 ust. 1 ww. ustawy;
- raport o stanie środowiska morskiego;
- analizę zmian socjoekonomicznych;
- analizę zmian w istniejącym i planowanym (studia uwarunkowań, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) sposobie zagospodarowania pasa nadbrzeżnego, mającym wpływ na wykorzystanie obszarów morskich;
- analizę polityk;
- określenie braków wiedzy;

- identyfikację nowych zastosowań oraz nowych sposobów wykorzystywania akwenu;

II. Wstępnej oceny wdrażania PZPPOM, która obejmuje m.in.:

- analizę ewentualnych naruszeń postanowień planu dotyczących sposobu korzystania z przestrzeni poprzez zestawienie odmów wydania pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów; zestawienie nowych wniosków na wydanie ww. pozwoleń;
- identyfikację przedsięwzięć, które w procedurze oceny oddziaływania na środowisko zostały ocenione jako mogące znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000, a także przedsięwzięć, dla których odmówiono zgody na realizację przedsięwzięcia, i pogłębioną analizę akwenów, w których zlokalizowane są ww. przedsięwzięcia;
- ocenę procesu udziału interesariuszy;
- analizę konfliktów społecznych wynikających z realizacji planu zagospodarowania;
- identyfikację negatywnych skutków realizacji planu;

III. Oceny spójności planu POM z planami krajów sąsiadujących.

W ramach zadania wykonano również aktualizację Rysunku uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego POM oraz oddzielny dokument *Analiza Zmian w zagospodarowaniu obszarów morskich i rekomendacje do zmiany PZPPOM*, który podsumowuje Raport pod kątem przesłanek do zmiany planu.

Stan wiedzy prezentowany w Raporcie jest aktualny na koniec października 2024 r.

I. RAPORT O STANIE ZAGOSPODAROWANIA

1. Transport

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja transport ma oznaczenie literowe T. Została zdefiniowana w §1 ust. 3 pkt 15 ustaleń ogólnych i oznacza *zapewnienie wystarczającej przestrzeni dla przepływu jednostek transportowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa nawigacyjnego*.

W polskich obszarach morskich (POM), zgodnie z Konwencją UNCLOS, obowiązuje swoboda żeglugi, niemniej mając na uwadze ustalone priorytetowe kierunki rozwoju transportu i infrastruktury technicznej obsługującej żeglugę, w planie wyznaczono akweny i podakweny zapewniające bezpieczną przestrzeń dla przepływu jednostek transportowych. W całym obszarze planu wydzielono 20 akwenów o funkcji podstawowej transport, tak aby zapewnić przestrzeń do realizacji priorytetowych kierunków Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, tj. rozwoju portów morskich, konkurencyjnego transportu morskiego, poprawy bezpieczeństwa i ochrony żeglugi. W zakresie terytorialnym Dyrektora Urzędu Morskiego (DUM) w Szczecinie są to akweny: POM.10.T, POM.15.T, POM.18.T, POM.23.T, POM.95.T oraz akweny położone w zakresie obu urzędów: POM.34.T, POM.47.T, POM.49.T.

Funkcja dopuszczalna T jest dopuszczona we wszystkich akwenach poza strefami zamkniętymi dla żeglugi lub rybołówstwa, z ograniczeniami, które znajdują się w rozstrzygnięciach szczegółowych.

W przypadku niektórych akwenów o innych funkcjach priorytetowych, w części opisującej warunki korzystania z akwenu, tj. *zakazy i ograniczenia*, jak również *inne istotne informacje*, znalazły się przepisy, które ustalają szczegółowo zasady współistnienia funkcji transportowej z funkcją podstawową akwenu, np.: dla akwenów o funkcji podstawowej E (pozyskiwanie energii odnawialnej):

- w trakcie eksploatacji morskich elektrowni wiatrowych ogranicza się żeglugę do jednostek o długości poniżej 50 m do czasu ustanowienia warunków bezpieczeństwa żeglugi decyzją właściwego terytorialnie DUM, z wyjątkiem żeglugi jednostek związanych z obsługą oraz konserwacją konstrukcji i urządzeń morskich farm wiatrowych oraz akwakultury.

W przypadku akwenów o funkcji podstawowej E, w § 6, ust. 3 ustaleń ogólnych zamieszczono przepisy warunkujące użytkowanie, tzn. „*Sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia morskich farm wiatrowych, w tym morskie elektrownie wiatrowe, jak również wewnętrzna infrastruktura przyłączeniowa morskich farm wiatrowych, nie mogą znajdować się bliżej niż 2 mile morskie od granicy akwenów o funkcji podstawowej transport*”.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

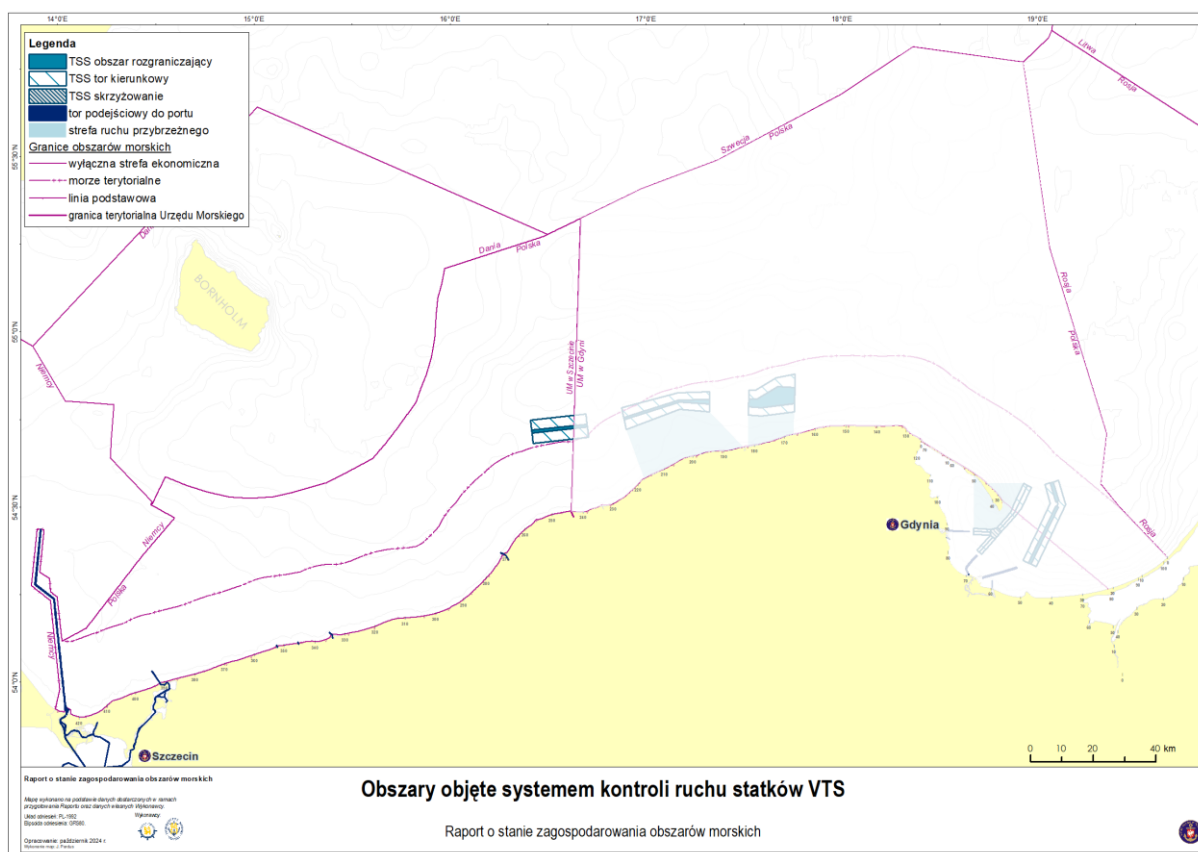
W 1988 r. Polska ratyfikowała Konwencję UNCLOS wraz z porozumieniem w sprawie implementacji części XI Konwencji. Zgodnie z treścią podpisanego dokumentu zobowiązała się tym samym do przyjęcia i zachowywania każdego z postanowień zawartych w konwencji. Konwencja jest jednym z najważniejszych traktatów regulujących międzynarodowe stosunki

na morzu. Stanowi podstawowy dokument prawny w dziedzinie prawa morza, definiując prawa i obowiązki państw nadbrzeżnych, np. nakłada na państwa obowiązek ochrony i zachowania środowiska morskiego, zrównoważonej eksploatacji zasobów mineralnych i określa ramy współpracy międzynarodowej w celu monitorowania stanu środowiska i reagowania na katastrofy ekologiczne. Konwencja zapewnia swobodę żeglugi przez morza, możliwość przelotu nad nimi oraz prawo nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne państwa nadbrzeżnego.

W 1991 r. została przyjęta ustawa *o obszarach morskich*, która m.in. zdefiniowała granice na polskim morzu i dokładnie opisała zasady regulujące korzystanie z przestrzeni morskiej. Zgodnie z nią wszystkie statki korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu przez polskie wody morskie są zobowiązane do przestrzegania wszelkich ustaw i innych przepisów prawnych oraz wszelkich powszechnie uznanych norm międzynarodowych, np. dotyczących zapobiegania zderzeniom na morzu zgodnie z Konwencją *COLREG*.

Konwencja *COLREG* zawiera regulacje określające przepisy drogi obowiązujące statki morskie, m.in. definicje statków, rozmieszczenie świateł i innych znaków sygnałowych, postępowanie w każdych warunkach widzialności. Konwencja określiła też przepisy dotyczące Systemu Rozgraniczenia Ruchu (TSS), który ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu morskiego w miejscach o dużym natężeniu tego ruchu, szczególnie w wąskich i trudnych do nawigacji obszarach. TSS jest ustanawiany zgodnie z przepisami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), co zapewnia, że systemy te są zgodne z międzynarodowymi standardami i obowiązują wszystkie statki, bez względu na ich banderę.

W polskich obszarach morskich istnieją dwa obszary systemów rozgraniczenia ruchu. Są to TSS Zatoka Gdańska oraz TSS Ławica Słupska. Dla tego ostatniego obszaru Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO przyjął zmiany w listopadzie 2020 r. Zmieniony system obowiązuje od 1 czerwca 2021 r. i składa się z trzech części: nowej wschodniej, zmienionej środkowej oraz zachodniej, która pozostała w niezmienionym kształcie. Wszystkie mają strefę rozgraniczenia ruchu oddzielającą 2 pasy ruchu – południowy w kierunku wschodnim, a północny w kierunku zachodnim (Rysunek 1).



Rysunek 1. Obszary TSS Ławica Słupska

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych BHMW

Obszary stref rozgraniczenia ruchu oraz inne miejsca o dużym natężeniu ruchu, gdzie istnieje duże ryzyko kolizji lub innych zagrożeń nawigacyjnych, objęte są szczególnym nadzorem technicznym, tzw. Systemem Kontroli Ruchu Statków VTS (Vessel Traffic Services). Obszary objęte nadzorem VTS podlegają regulacji prawnej i wprowadzane są zarządzeniami właściwych DUM^{1, 2, 3}.

Znaczenie transportu morskiego jest podkreślone w krajowych dokumentach strategicznych takich jak *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* (SRT2030), które opisują długookresowe polityki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym. Wskazują one nie tylko na przewidywane zwiększenie potencjału portów morskich i wzrost bezpieczeństwa na szlakach morskich, ale również na sprostanie nowym wyzwaniom europejskiej żeglugi morskiej, takim jak ewolucja warunków rynkowych (m.in. rozszerzenie rynku wewnętrznego UE na transport morski), ochrona środowiska czy polityka energetyczna Unii Europejskiej.

¹ Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z 6 kwietnia 2023 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego 2023 poz. 2321 z późn. zm.)

² Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 24 maja 2021 r. w sprawie zmiany obszaru działania i zadań Służby Kontroli Ruchu Statków VTS Ławica Słupska (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego 2021 poz. 1989)

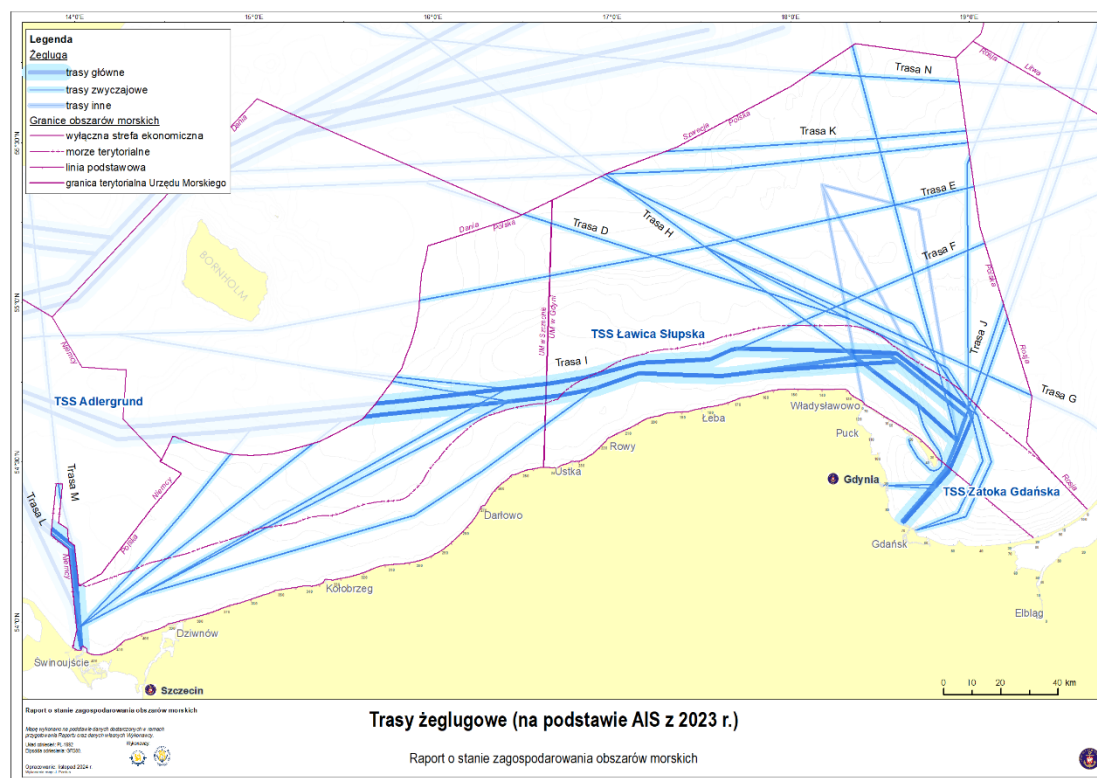
³ Zarządzenie Porządkowe Nr 11 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 17 maja 2023 r. Przepisy Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS) – Załącznik nr 1 (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego 2023 poz. 2397 z późn. zm.)

C) STAN OBECNY

Transport morski jest kluczowym elementem zintegrowanego światowego systemu transportowego. Dzięki swoim unikalnym cechom, takim jak zdolność do przewozu dużych ilości ładunków na znaczne odległości, odgrywa istotną rolę w międzynarodowych łańcuchach dostaw. Polskie porty morskie i żegluga są integralną częścią europejskiego i światowego systemu transportu morskiego, co wymaga od nich ciągłego dostosowywania się do zmieniających się warunków rynkowych i nieustannego rozwoju. Jest to widoczne m.in. w wytyczaniu nowych lub modyfikacji istniejących szlaków morskich i wzroście ich użytkowania.

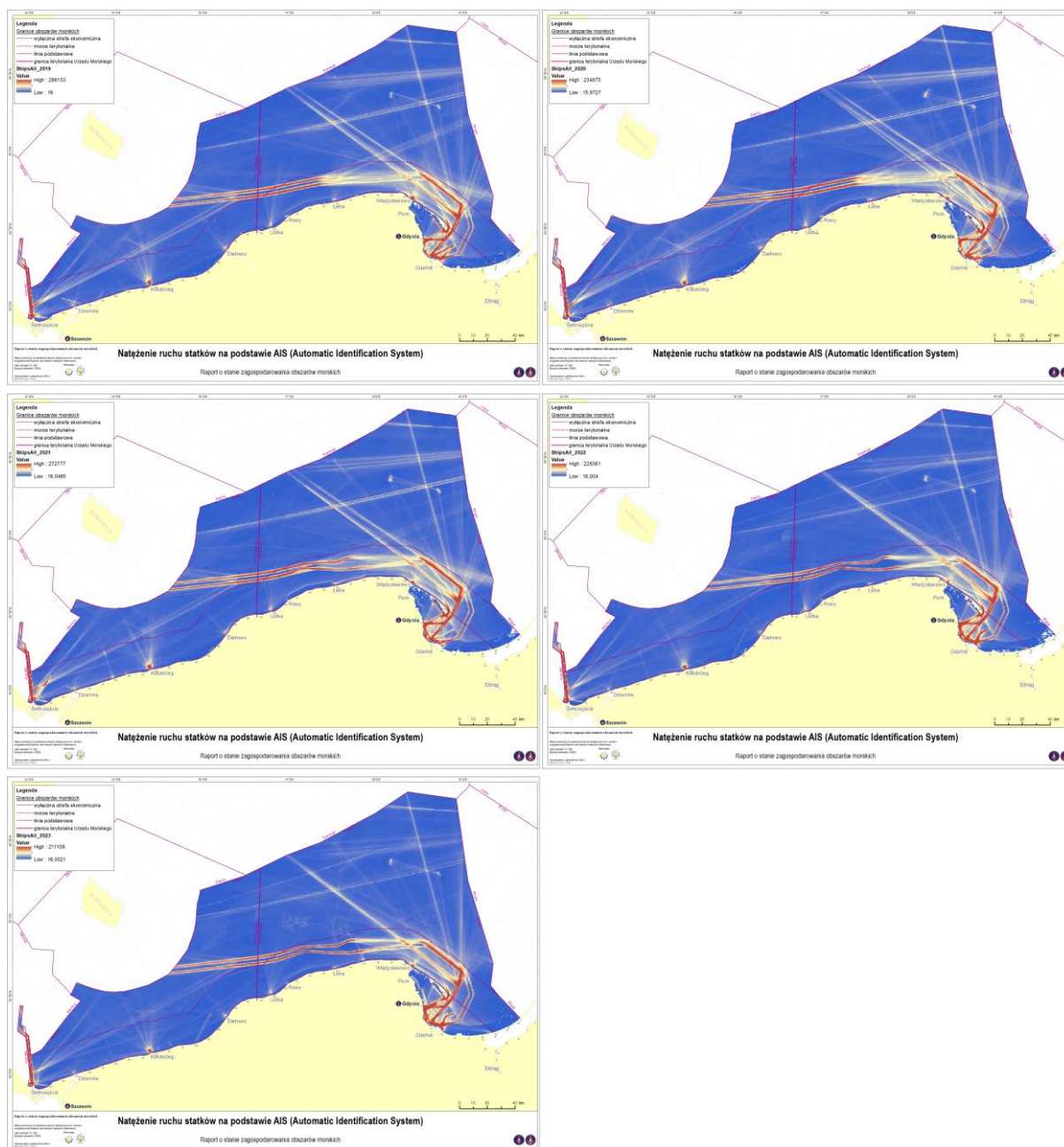
Przez polskie obszary morskie przebiegają trasy żeglugowe prowadzące do głównych szlaków bałtyckich (Rysunek 2). Szczególnie duże znaczenie mają:

- trasa I, główna trasa w POM, biegnąca na południe od Bornholmu i wiodąca wzdłuż wybrzeża polskiego do Gdyni i Gdańska oraz do rosyjskich portów południowego Bałtyku;
- trasa L, prowadząca z rejonu Zatoki Pomorskiej i zespołu portów Szczecin-Świnoujście w kierunku Cieśnin Duńskich lub na północny zachód do portu Trelleborg w Szwecji;
- trasa H, prowadząca z portów Zatoki Gdańskiej do portu Karlskrona, wykorzystywana głównie przez promy pasażersko-towarowe;
- trasa D, trasa łącząca porty Zatoki Gdańskiej z Cieśniną Bornholmską, głównie wykorzystywana przez średniej wielkości tankowce i statki handlowe (masowce);
- trasa E, przebiega na północ od Ławicy Słupskiej, łącząc Kłajpedę z portami południowego Bałtyku – głównie portami Kilonia i Rostock, wykorzystywana przez promy pasażersko-towarowe.



Rysunek 2. Trasy żeglugowe w polskich obszarach morskich
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Bazując na danych AIS (*Automatic Identification System*) przekazanych przez Urząd Morski w Gdyni do wykorzystania w Raporcie, przygotowano analizę ruchu statków w POM w latach 2019-2023. Dane obejmujące wszystkie jednostki morskie łącznie prezentują ilustracje na Rysunku 3.



Rysunek 3. Natężenie ruchu wszystkich jednostek morskich na podstawie AIS dla lat 2019-2023

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych otrzymanych od UM w Gdyni

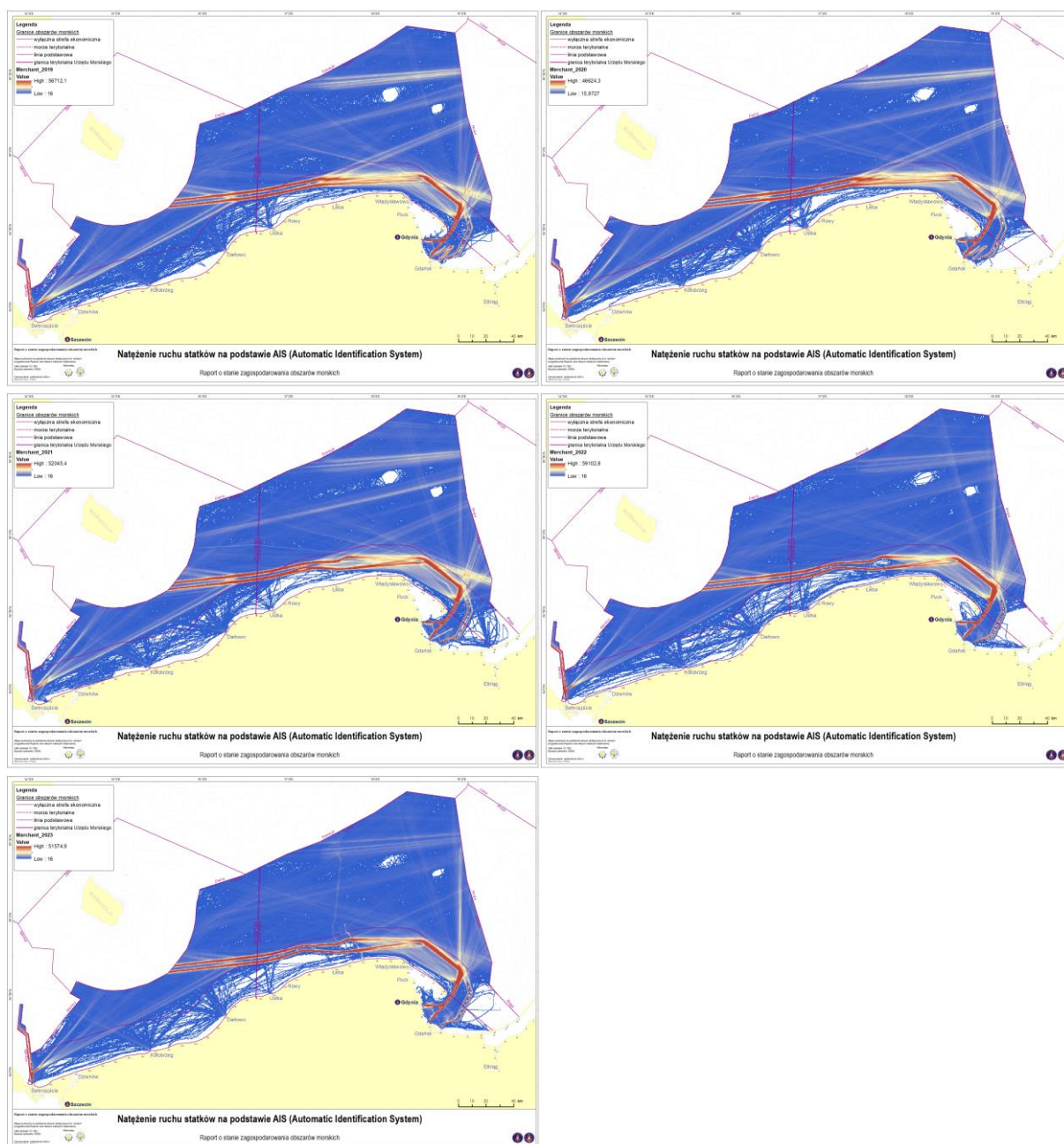
Można zauważyć, że w przeciągu ostatnich pięciu lat główny trend w żegludze pozostał stabilny. Wprowadzenie nowego, wschodniego obszaru TSS Ławica Słupska przyczyniło się jednak do uporządkowania i zawężenia ruchu statków w tym rejonie, kierując je na wyznaczone tory. Interesujący wydaje się fakt korzystania z jednej nitki na trasie H (lata 2021-2023), zmniejszenie ruchu statków we wschodniej części polskich obszarów morskich, prowadzących do rosyjskich i litewskich portów oraz spadek natężenia ruchu na trasie prowadzącej ze Świnoujścia na wschód do trasy I.

Zródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych otrzymanych od UM w Gdyni

⁴ Raport HELCOM „Shipping accidents in the Baltic Sea 2020. HELCOM (2021)

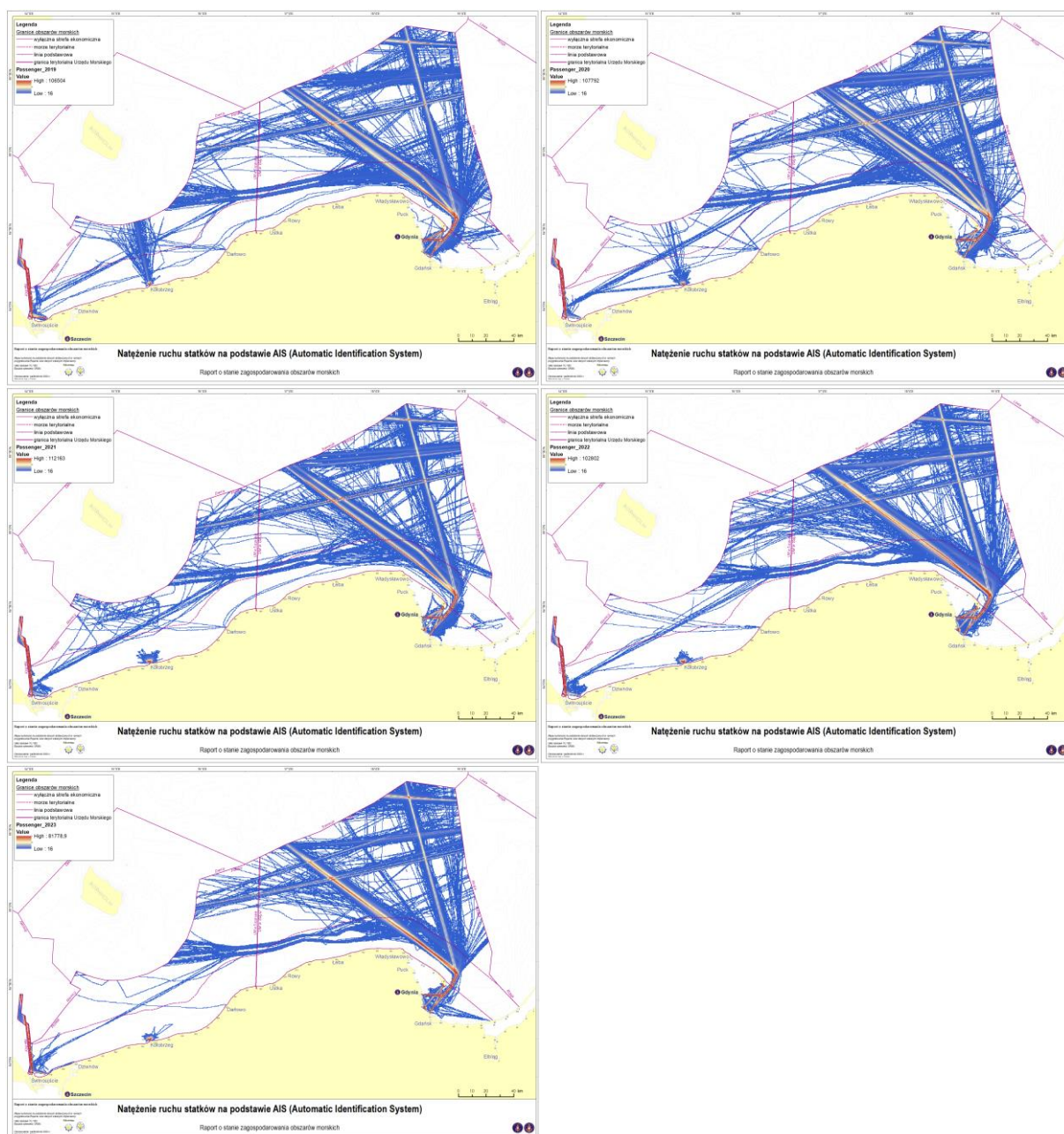
Analizy przeprowadzone na potrzeby Raportu potwierdziły te dane, wskazując, że największą liczbę odnotowanych jednostek z natężenia ruchu AIS stanowiły statki handlowe i pasażerskie. Poniżej (Rysunek 5 i Rysunek 6) przedstawiono sytuację w latach 2019-2023 dla obu tych typów jednostek.

Wysoka reprezentacja statków pasażerskich na Bałtyku wynika głównie z dobrze zorganizowanych i częstych połączeń między portami państw nadbałtyckich. Szacunki HELCOM wskazują, że te typy jednostek są zaangażowane w prawie połowę wizyt w portach regionu.



Rysunek 5. Natężenie ruchu statków handlowych na podstawie AIS dla lat 2019-2023

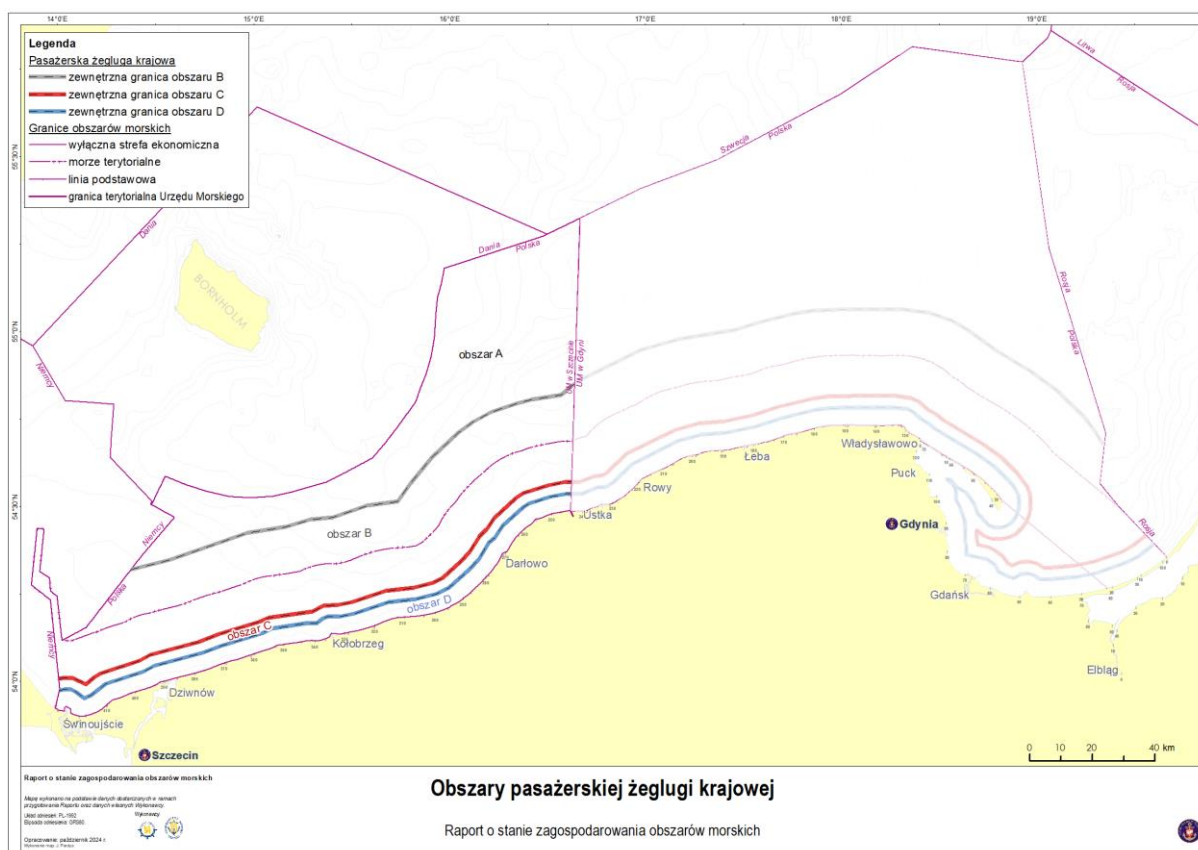
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych otrzymanych od UM w Gdyni



Rysunek 6. Natężenie ruchu statków pasażerskich na podstawie AIS dla lat 2019-2023

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych otrzymanych od UM w Gdyni

Żegluga pasażerska krajowa jest regulowana Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 marca 2020 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej, które określa wykazy i położenie geograficzne obszarów, na których mogą być eksploatowane dane typy statków. Jak pokazano na Rysunku 7, na obszarze A mogą być eksploatowane jedynie statki klasy A, na obszarze B (nie dalej niż 20 mil morskich od brzegu) statki klasy A i B, na obszarze C (nie dalej niż 5 mil morskich od brzegu) statki klasy A, B i C. Na obszarze D (nie dalej niż 3 mile morskie od brzegu), na którym prawdopodobieństwo napotkania znaczącej wysokości fali przekraczającej 1,5 m jest niższe od 10%, mogą być eksploatowane statki pasażerskie klasy A, B, C i D.



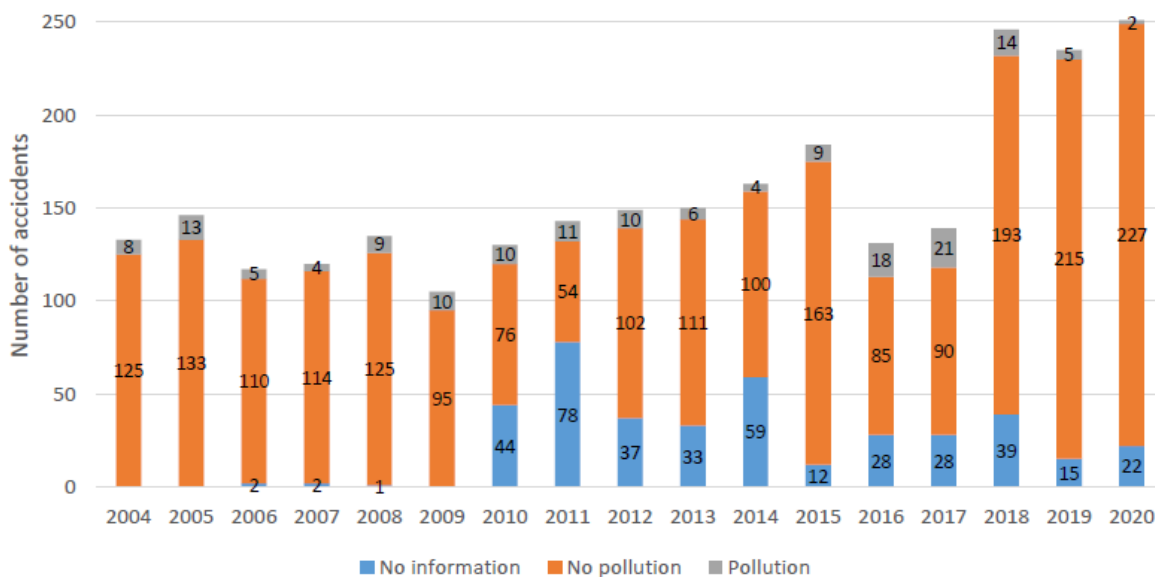
Rysunek 7. Obszary pasażerskiej żeglugi krajowej

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 marca 2020 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej

Transport morski to również wzrastające ryzyko kolizji i zanieczyszczenia środowiska substancjami ropopochodnymi. Jak wskazano w raporcie HELCOM z 2021 r.⁵ (Rysunek 8), w roku 2020 w bazie danych EMCIP⁶ odnotowano 251 wypadków w rejonie Morza Bałtyckiego (łącznie z Cieśninami Duńskimi i brakiem zgłoszeń ze strony Rosji). Jest to najwyższa liczba wypadków w ciągu ostatnich 20 lat. Warto podkreślić, że już w 2004 r. w procedurach dotyczących wypadków zwracano uwagę na ewentualność zanieczyszczenia środowiska i odnotowywano w raportach, czy w wyniku incydentu doszło do skażenia wody morskiej.

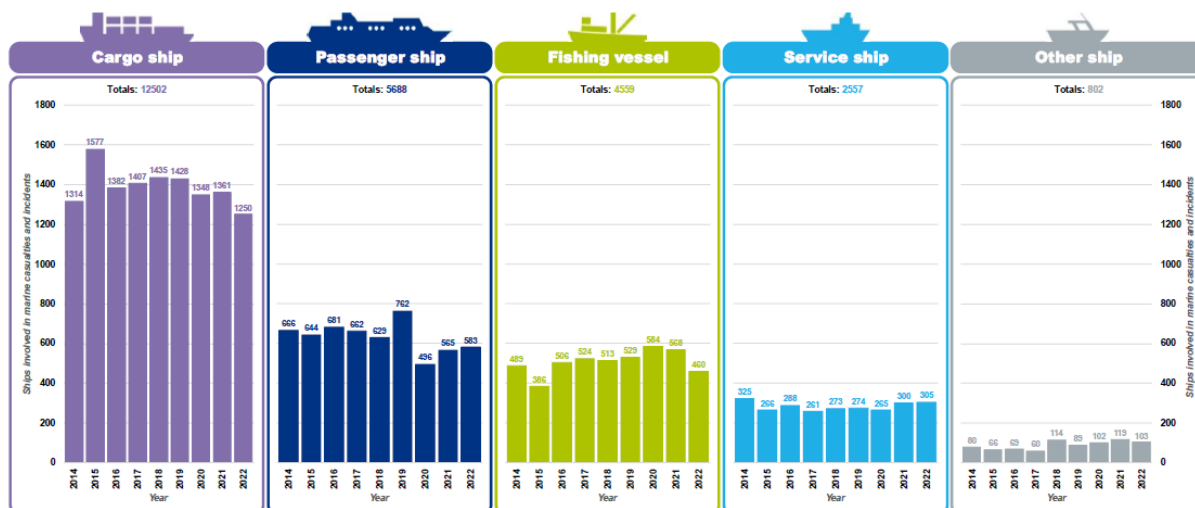
⁵ HELCOM report on "Shipping accidents in the Baltic Sea 2020. HELCOM (2021)"

⁶ Baza danych Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA, European Marine Safety Agency) o wypadkach i incydentach morskich



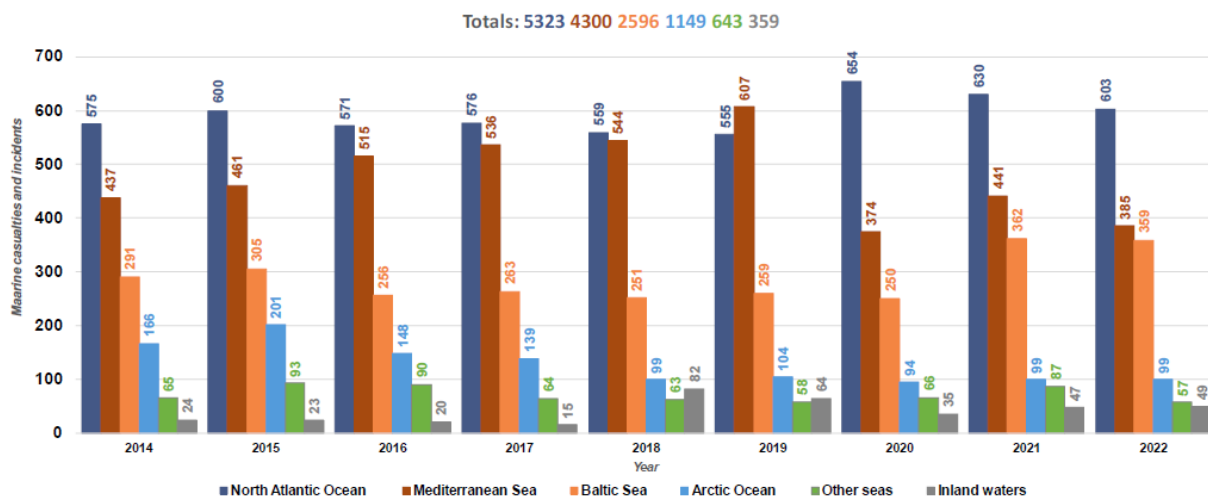
Rysunek 8. Liczba raportowanych wypadków w rejonie Morza Bałtyckiego
Źródło: raport HELCOM „Shipping accidents in the Baltic Sea 2020. HELCOM (2021)

Z raportu wynika, że dla samego Bałtyku większość zdarzeń w 2020 r. miała miejsce w portach lub w strefie podejściowej do portów (82% wypadków), a w dalszej kolejności na otwartym morzu. Statki towarowe były najczęstszym typem statków biorących udział w wypadkach, stanowiąc 51% wszystkich zgłoszeń, dalej statki pasażerskie – 29% wypadków, jednostki serwisowe – ok. 11% i rybackie – ok. 7%. Tankowce stanowiły mniej niż 1% wszystkich wypadków. Pokrywa się to z ogólnym trendem wypadków spowodowanych przez różne typy statków na wodach Unii Europejskiej przedstawionym w raporcie EMSA⁷ w 2023 r. (Rysunek 9). Wskazuje on również, że w latach 2021 i 2022 nastąpił znaczący wzrost liczby wypadków i incydentów morskich na wodach Morza Bałtyckiego (Rysunek 10).



Rysunek 9 Liczba statków biorących udział w wypadkach i incydentach morskich według typów jednostek
Źródło: raport ENSA „Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2023)

⁷ Annual Overview of Marine Casualties and Incidents, © European Maritime Safety Agency, 2023



Rysunek 10. Liczba wypadków i incydentów morskich, uporządkowana według obszaru geograficznego na wodach międzynarodowych (Morze Bałtyckie oznaczono kolorem pomarańczowym.)

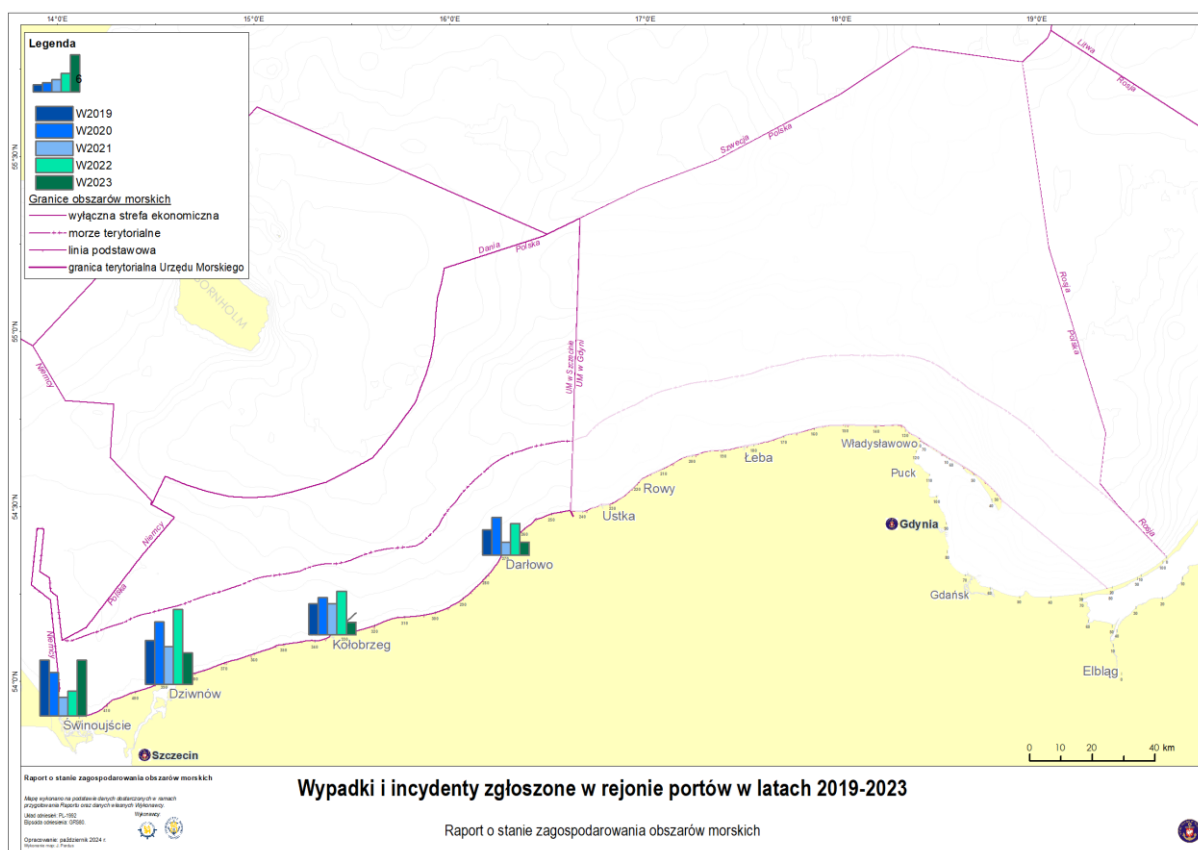
Źródło: raport ENSA „Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2023)

Zestawienia za lata 2019-2023 dotyczące wielkości wypadków i incydentów, które miały miejsce w rejonach portów zachodniego wybrzeża przedstawiają się następująco (Tabela 1 i Rysunek 11):

Tabela 1. Wykaz liczby wypadków i incydentów w portach

Port	2019	2020	2021	2022	2023
Darłowo	4	6	2	5	2
Kołobrzeg	5	6	5	7	2
Dziwnów	7	10	6	12	5
Świnoujście	9	7	3	4	9

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych przekazanych do Raportu od UM w Szczecinie

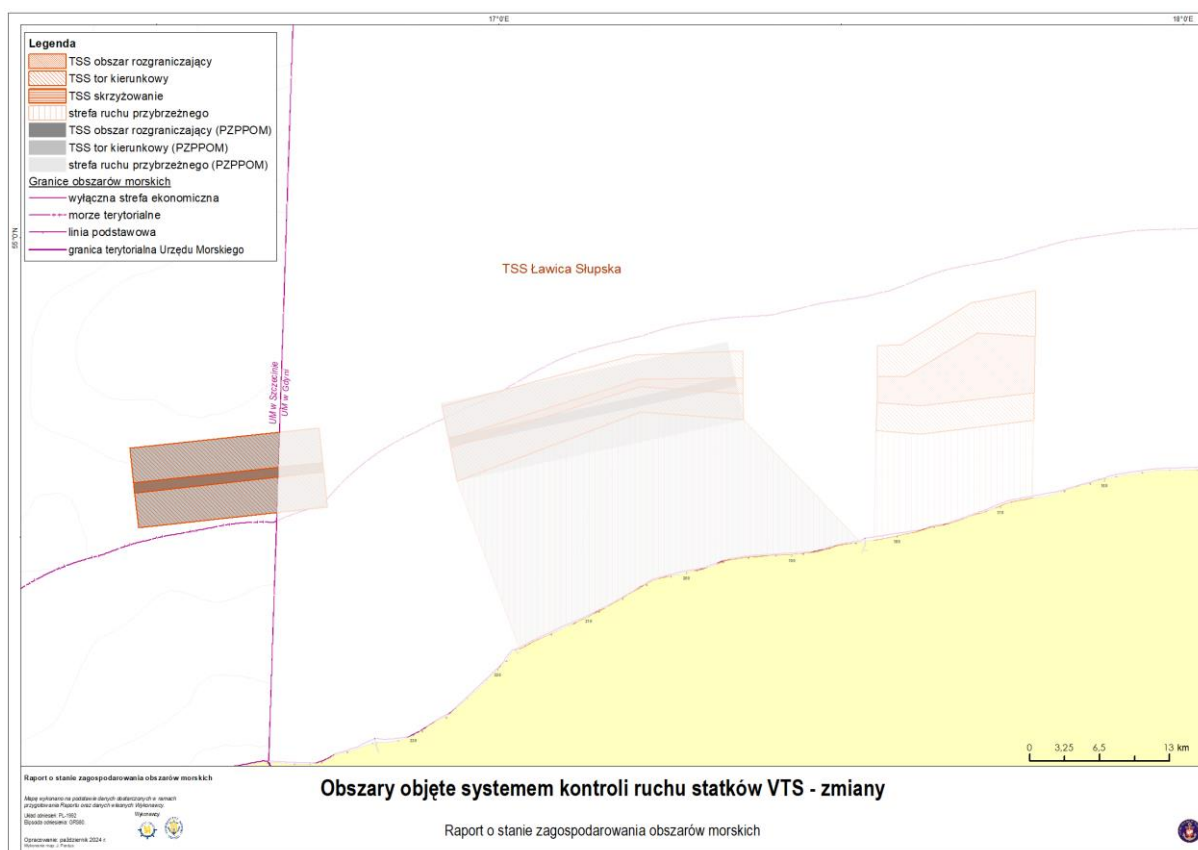


Rysunek 11. Lokalizacja zgłoszonych zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi w okresie od 1.01.2019 do 8.05.2024 r.
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych Urzędu Morskiego w Szczecinie

Rozwój transportu morskiego związany jest ściśle z inwestycjami w obszarach morskich, np. budowa morskich farm wiatrowych (MFW). Będzie to prowadzić do zmian w żegludze w wyłącznej strefie ekonomicznej, gdzie realizowane będą inwestycje morskiej energetyki wiatrowej (MEW), ale wzrost ruchu jednostek morskich będzie dotyczył również pozostałych obszarów (morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne), w których prowadzone będą prace nad infrastrukturą przyłączeniową MFW i adaptacją portów do roli portów serwisowych dla tych przedsięwzięć. Planowane w najbliższej przyszłości inwestycje związane z rozbudową portów będą skutkować nie tylko zmianą ich granic, ale również korektą torów podejściowych do tych portów. Tak będzie, np. w przypadku portu morskiego w Świnoujściu, do którego planowany jest nowy tor żeglugowy, poprowadzony w większości w akwenie POM.10.T. Jeden z wariantów planowanej trasy przebiega w części poza tym akwenem i może stanowić podstawę do korekty planu w momencie wyboru ostatecznego przebiegu toru.

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIANY 2019-2024

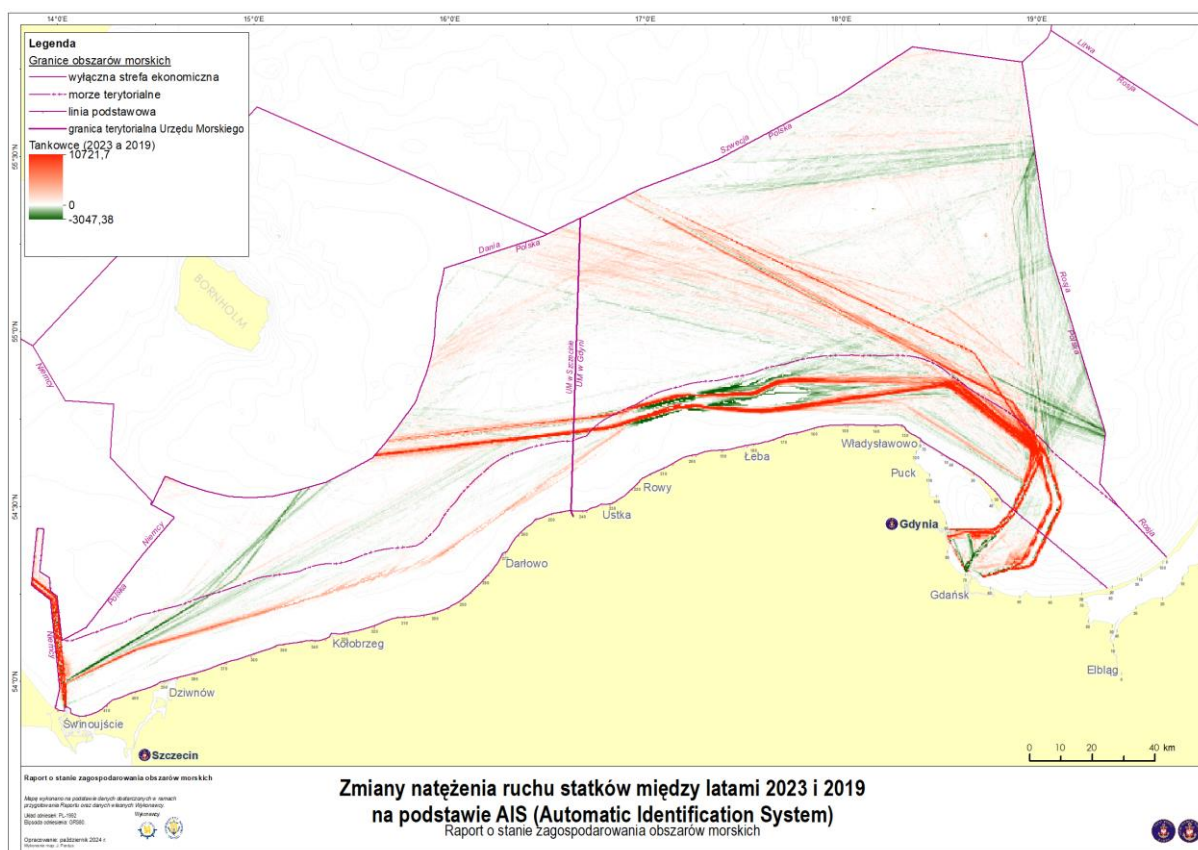
- W 2022 r. wprowadzono Zarządzenie nr 5 DUM w Szczecinie dotyczące ustanowienia strefy bezpieczeństwa dla gazociągu podmorskiego BALTIC PIPE. Granice strefy przedstawiono na rysunku uwarunkowań do Raportu.
- Zmiana przestrzenna TSS „Ławica Słupska” – zmieniony w 2021 r. przebieg środkowej części oraz nowa część wschodnia (Rysunek 12).



Rysunek 12. Zmiana przebiegu TSS Ławica Słupska

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych BHMW

- c. Nowe i zmodyfikowane szlaki żeglugowe:
 - Uruchomienie TSS Ławica Słupska część wschodnia w roku 2022 i 2023 pokazuje ukierunkowany przepływ jednostek morskich.
- d. Wzrost udziału jednostek serwisowo-badawczych w ogólnym ruchu statków, związany z badaniami pod lokalizacje MFW.
- e. Spadek użytkowania tras łączących port w Świnoujściu z głównym szlakiem I. Jest to widoczne w analizach ruchu statków handlowych i ogólnym widoku ruchu w polskich obszarach. Dodatkowo analiza ruchu tankowców pokazuje, że od 2021 r. powstawała nowa nitka trasy, która obecnie biegnie bliżej brzegu i łączy się z trasą I przy TSS Ławica Słupska (Rysunek 13).



Rysunek 13. Saldo natężenia ruchu tankowców na podstawie AIS dla lat 2019 i 2023

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych otrzymanych od UM w Gdyni

- f. Spadek natężenia ruchu jednostek rybackich. Od 2019 r. systematycznie spada liczba jednostek wychodzących na łowiska. Szczególnie jest to widoczne w okolicy Rynny Słupskiej oraz na zachodnim łowisku bornholcko-kołobrzeskim (omówione w części dot. rybołówstwa)
- g. Podczas prac nad PZPPOM brakowało głębszego ujęcia tematu dotyczącego nadzoru i bezpieczeństwa żeglugi morskiej, ryzyka kolizji i zaistniałych sytuacji zanieczyszczeń morza wynikających z wykonywania transportu.

2. Pozyskiwanie energii odnawialnej

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja pozyskiwanie energii odnawialnej zdefiniowana jest w § 1 ust. 3 pkt 10 ustaleń ogólnych i oznacza *pozyskiwanie, przetwarzanie, przesyłanie i gromadzenie w polskich obszarach morskich energii ze źródeł odnawialnych, w szczególności z wiatru, falowania, prądów morskich, słońca oraz organizmów morskich (biogaz), w tym wznoszenie konstrukcji niezbędnych do pozyskiwania i przesyłania energii wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz konstrukcji służących przetwarzaniu i gromadzeniu energii.*

Funkcja została oznaczona symbolem literowym E.

W trakcie prac nad PZPPOM, w latach 2016-2019, stwierdzono, że funkcja ta będzie realizowana w szczególności poprzez rozwój MEW. Zgodnie z § 6 ustaleń ogólnych wznoszenie morskich elektrowni wiatrowych jest dopuszczane jedynie w akwenach o funkcji podstawowej E. Funkcja ta nie jest dopuszczona poza tymi akwenami.

Zgodnie z przepisami ustaleń ogólnych:

- § 6 ust. 2 *w przypadku konieczności ustalenia korytarza przelotu dla ptaków migrujących, ich dokładny kierunek i rozmiar zostanie ustalony w ramach oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć. Zaleca się, aby szerokość takiego korytarza nie była mniejsza niż 4 km, a jego oś była linią prostą;*
- § 6 ust. 3 *sztuczne wyspy, konstrukcje i urządzenia morskich farm wiatrowych, w tym morskie elektrownie wiatrowe, jak również wewnętrzna infrastruktura przyłączeniowa morskich farm wiatrowych, nie mogą znajdować się bliżej niż 2 mile morskie od granicy akwenów o funkcji podstawowej transport (przepisu nie stosuje się w przypadku inwestycji, dla których przed wejściem w życie PZPPOM wydano prawomocne pozwolenia).*

W PZPPOM, w terytorialnym zakresie działania Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, wyznaczono 4 akweny o funkcji podstawowej E w tym akweny POM.53.E oraz POM.44.E, które są przestrzennie współdzielone z Urzędem Morskim w Gdyni.

Akwen POM.53.E jest wskazany jako przeznaczony do zabudowy po roku 2040.

Zgodnie z przepisami PZPPOM akweny te są przeznaczone pod rozwój morskiej energetyki wiatrowej, inne formy pozyskiwania energii odnawialnej są dopuszczone na zasadzie współużytkowania (*multi-use*).

W akwenach o funkcji podstawowej E dopuszczone są na zasadzie współużytkowania także funkcje akwakultury, infrastruktury liniowej, rybołówstwa, transportu oraz poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin i wydobywania kopalin ze złóż.

Funkcją powiązaną bezpośrednio z pozyskiwaniem energii odnawialnej jest wznoszenie sztucznych wysp i konstrukcji oraz infrastruktura techniczna.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

Pozyskiwanie energii odnawialnej, a w szczególności rozwój morskiej energetyki wiatrowej jest wskazywane w polskich dokumentach strategicznych jako jeden z filarów transformacji energetycznej Polski. Rozwój MEW jest kluczowy zarówno z punktu widzenia krajowej polityki energetycznej, jak i w kontekście realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu.

Unijny Zielony Ład (EU Green Deal), ogłoszony 11 grudnia 2019 r., Strategia Offshore (EU Offshore Strategy – An EU Strategy to harness the potential of offshore renewable energy for a climate neutral future) z 19 listopada 2020 r. oraz plan RePowerEU, zaprezentowany 18 maja 2022 r., stanowią kluczowe elementy polityki energetycznej i klimatycznej Unii Europejskiej. Wspólnie promują one zrównoważony rozwój energetyki odnawialnej, w tym również morskiej energetyki wiatrowej w Regionie Morza Bałtyckiego.

EU Green Deal jest nadrzędnym planem zbudowania zrównoważonej gospodarki UE poprzez przekształcenie jej w gospodarkę neutralną klimatycznie do 2050 r. Inicjatywa ta kładzie nacisk na znaczenie energii odnawialnej, podkreślając potrzebę masowej rozbudowy instalacji wiatrowych, szczególnie tych morskich, które mają być kluczowym elementem transformacji energetycznej.

EU Offshore Strategy, ogłoszona w 2020 r., bezpośrednio wspiera cele Zielonego Ładu. Strategia ta proponuje zwiększenie mocy zainstalowanej w morskiej energetyce wiatrowej do 300 GW do 2050 r., z czego 93 GW ma pochodzić z Morza Bałtyckiego. Wskazuje ten akwen jako jeden z głównych europejskich obszarów rozwoju offshore, ze względu na korzystne warunki wietrzne oraz współpracę regionalną państw bałtyckich.

Z kolei **RePowerEU**, zainicjowany w odpowiedzi na kryzys energetyczny wywołany inwazją Rosji na Ukrainę, ma na celu przyspieszenie procesów inwestycyjnych, dążąc do uniezależnienia Europy od importu paliw kopalnych i zwiększenia produkcji energii odnawialnej. RePowerEU dodatkowo wzmacnia cele EU Offshore Strategy, akcentując potrzebę szybkiej rozbudowy morskich farm wiatrowych, aby zwiększyć bezpieczeństwo energetyczne Unii.

Zintegrowane podejście tych inicjatyw wskazuje, że rozwój morskiej energetyki wiatrowej, zwłaszcza na Morzu Bałtyckim, jest centralnym elementem europejskiej transformacji energetycznej, wspierając zarówno długoterminowe cele klimatyczne, jak i bieżące potrzeby w zakresie bezpieczeństwa energetycznego. W celu realizacji powyższych założeń ministrowie ds. energii z Polski, Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec i Szwecji oraz reprezentanci Komisji Europejskiej podpisali 30 września 2020 r. w Szczecinie Deklarację Bałtycką na rzecz Morskiej Energetyki Wiatrowej, a w 2022 r. Deklarację Marienborską. Nadrzędnym celem sygnatariuszy jest zacieśnienie współpracy międzynarodowej i podjęcie wspólnych działań zmierzających do wykorzystania potencjału Morza Bałtyckiego.

W odpowiedzi na wyzwania unijnej polityki klimatyczno-energetycznej Polska podjęła znaczące kroki w kierunku rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. W grudniu 2019 r. przyjęty został *Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030* (KPEiK), a w lutym 2021 r. *Polityka energetyczna Polski do 2040 roku* (PEP2040). Obydwa dokumenty strategiczne definiują rozwój morskiej energetyki wiatrowej jako jeden z filarów transformacji

energetycznej. Wyznaczają także konkretne i kompleksowe działania mające na celu rozwój tego sektora, takie jak rozwój infrastruktury niezbędnej do integracji morskiej energetyki wiatrowej z krajowym systemem elektroenergetycznym, przystosowanie portów i przyspieszenie/uproszczenie procesów inwestycyjnych. Precyzują ponadto cele – osiągnięcie mocy zainstalowanej w morskiej energetyce wiatrowej na poziomie około 5,9 GW w 2030 r. oraz do 11 GW w 2040 r.

Obecnie trwa proces aktualizacji obydwu dokumentów. W maju 2022 r. opublikowano „Założenia do aktualizacji Polityki energetycznej Polski do 2040 r.”, w których deklaruje się dążenie do osiągnięcia ok. 50% udziału OZE w produkcji energii elektrycznej. Aktualizacja PEP 2040 ma zostać zakończona prawdopodobnie pod koniec 2024 r.

Aktualizacja Krajowego Planu na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030 (aKPEiK) prognozuje, że Polska może osiągnąć ok. 56,1% udziału OZE w finalnym zużyciu energii w elektroenergetyce w 2030 r., a w 2040 r. – 69,4%. Wskazano, że wartości te nie mają cech celu. W dokumentach przedstawianych w ramach konsultacji w październiku 2024 r. wskazano potencjał MEW na poziomie 5,9 GW mocy zainstalowanej w 2030 r. oraz 17,9 GW w 2040 r. Dokument powinien zostać przyjęty najpóźniej na początku 2025 r.

Działania związane z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej w KPEiK obejmują:

- **Działanie 7:** Kontrakty różnicowe dla wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych.
- **Działanie 8:** Wspieranie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.

Przyjęta w lutym 2021 r. ustawa *o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych* (Dz.U. 2021 poz. 234) (Ustawa Offshore) zapewnia fundament prawny dla rozwoju MEW w Polsce. Reguluje ona zasady organizacji rynku, w tym systemy wsparcia finansowego, takie jak system aukcyjny, który ma na celu stabilizację finansowania projektów offshore. Ustawa określa także wymagania dotyczące lokalizacji, uzyskiwania pozwoleń oraz budowy infrastruktury niezbędnej do integracji morskich farm wiatrowych z krajowym systemem elektroenergetycznym. Zgodnie z nowelizacją z 2023 r. wprowadzono cztery aukcje oraz określono maksymalną łączną moc zainstalowaną MFW, dla której może zostać przyznane prawo do pokrycia ujemnego salda w drodze aukcji (art. 29, ust 3) i są to: 1) 2025 r. – 4 GW; 2) 2027 r. – 4 GW; 3) 2029 r. – 2 GW; 4) 2031 r. – 2 GW.

Pozostałe dokumenty strategiczne:

- *Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*
- *Polska Strategia Wodorowa do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. (PSW)* – omawia długoterminowe plany rozwoju gospodarki wodorowej w Polsce. W dokumencie szacuje się, że produkcja odnawialnego wodoru najszybciej osiągnie rentowność przy wykorzystaniu energii elektrycznej z MFW, a dodatkowo ta synergia może przyczynić się do powstania „wodorowego ekosystemu”, czyli pełnej sieci powiązań synergicznych. Największym wyzwaniem jest rozwój sieci przesyłu i dystrybucji wodoru. PSW jest obecnie aktualizowana przez MKiŚ.

- *Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)* – finansowanie projektów w zakresie budowy i integracji morskich farm wiatrowych oraz niezbędnej infrastruktury przesyłowej.

C) STAN OBECNY

W momencie opracowywania Raportu obszary morskie objęte planem nie były wykorzystywane do innych form pozyskiwania energii odnawialnej ani nie zidentyfikowano takich zamiarów. Warto jednak podkreślić, że plan dopuszcza współistnienie różnych źródeł energii na akwenach o funkcji E, przy czym priorytet przypisany jest MEW.

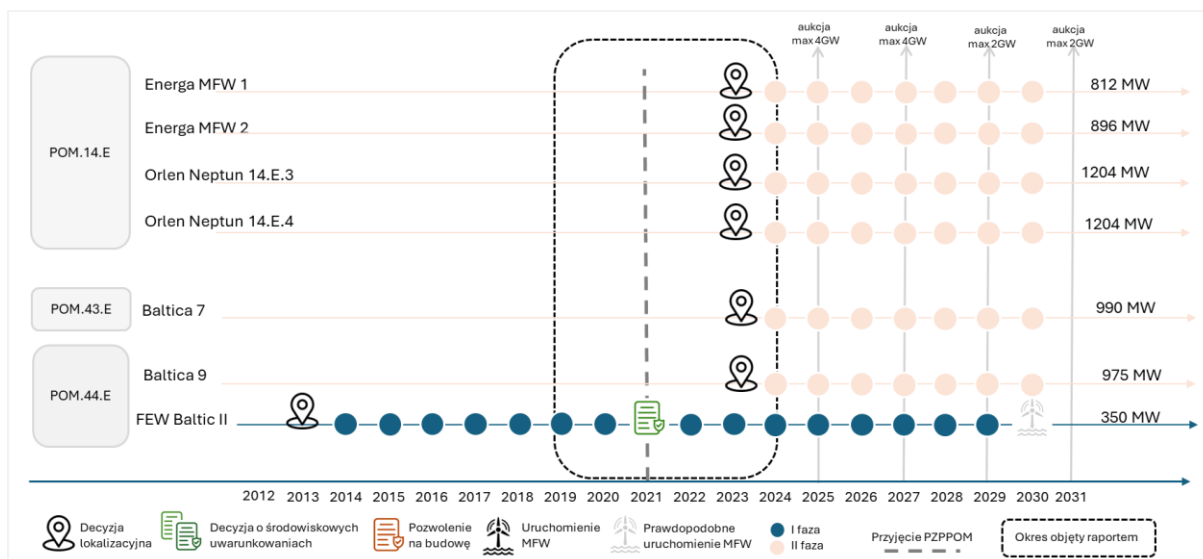
Polskie obszary morskie mają duży potencjał rozwoju MEW. W analizach i opracowaniach naukowych podkreślane są przede wszystkim bardzo dobre warunki środowiskowe, tj. stabilne warunki wietrzne i stosunkowo małe głębokości. Opracowania branżowe wskazują na potencjał techniczny polskich obszarów sięgający do ok. 30 GW (raport OffshoreWind, BEMIP 2019, PSEW 2022).

Do momentu złożenia Raportu żadna morska farma wiatrowa nie została jeszcze wybudowana na polskich obszarach morskich będących w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie. Jednak na wszystkich dostępnych akwenach o funkcji E (oprócz POM.53.E) obowiązują pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń (PSZW) na potrzeby MEW. Akwen POM.44.E jest współdzielony z Urzędem Morskim w Gdyni – ponieważ większość akwenu położona jest w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie, został on uwzględniony w tej analizie.

Spośród siedmiu obowiązujących pozwoleń, jeden to projekt z pierwszej fazy wsparcia, dla którego Prezes Urzędu Regulacji Energetyki wydał decyzję administracyjną przyznającą prawo do pokrycia ujemnego salda dla energii elektrycznej. Projekt ten (MFW wraz z infrastrukturą przyłączeniową) znajduje się na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę, co może pozwolić na rozpoczęcie budowy w 2025 r. oraz uruchomienie produkcji energii prawdopodobnie do roku 2030 (Rysunek 14).

Wdrożenie w 2021 r. Ustawy Offshore oraz PZPPOM umożliwiło uruchomienie sześciu obszarów w ramach tzw. II fazy (zgodnie z Ustawą Offshore), zlokalizowanych na Zatoce Pomorskiej oraz w pobliżu Ławicy Słupskiej (na akwenach POM.14.E, POM.43.E oraz POM.44.E). W ramach procedury uzyskiwania PSZW na każdy z obszarów złożonych zostało po kilkanaście wniosków.

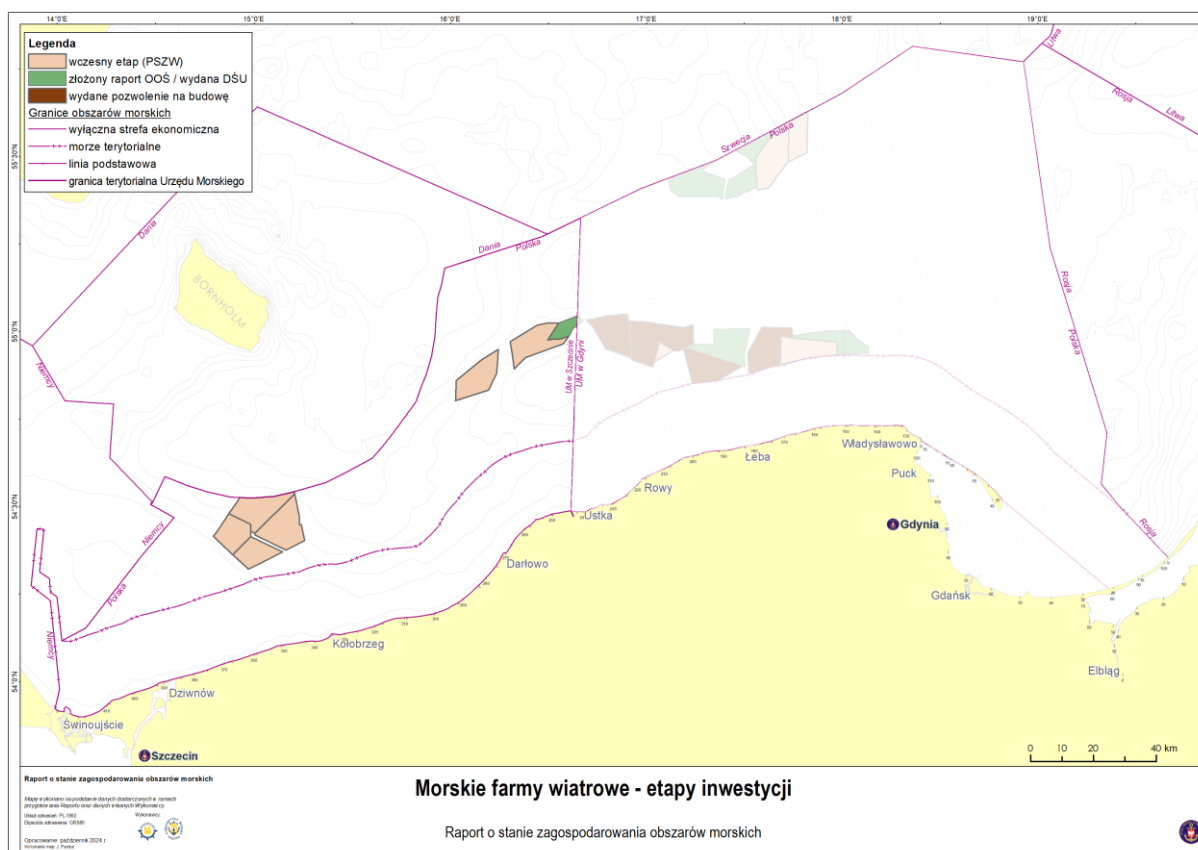
Na dzień opracowania niniejszego Raportu w polskich obszarach morskich realizowane są projekty MEW o łącznej maksymalnej mocy około 18,5 GW (a biorąc pod uwagę dotychczasowe moce objęte wsparciem -17,4 GW). Zgodnie z wydanymi pozwoleniami (PSZW lub kolejnymi decyzjami/relacjami inwestorskimi) maksymalna moc zainstalowana na obszarach w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie wyniesie ok. 6,4 GW. Moc maksymalna FEW Baltica II, która może zostać uruchomiona do 2030 r. to 440 MW, przy czym wsparcie w ramach I fazy zostało przyznane na moc 350 MW. Pozostałe moce powinny zostać uruchomione do 2040 r. (Rysunek 14).



Rysunek 14. Charakterystyka procesów inwestycyjnych MEW
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

W pierwszej kolejności uruchomiona zostanie inwestycja na akwencie POM.44.E, która otrzymała w 2021 r. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Obecnie jest ona na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę i zgodnie z założeniami powinna zostać uruchomiona do 2030 r. Projekty inwestycyjne na pozostałych obszarach otrzymały PSZW w 2023 r. i są na wczesnym etapie projektowym (Rysunki 14 i 15). Zgodnie z założeniami Ustawy Offshore i krajowych dokumentów strategicznych wszystkie projekty powinny zacząć produkować energię do 2040 r.

Analiza wydanych PSZW dla obszarów II fazy wykazała, że przy jej wydawaniu wzięto pod uwagę zapisy planu, nie tylko wskazując zgodność inwestycji z planem, ale również wskazując w decyzji wymagania i rekomendacje zapisane w kartach akwenów (rozstrzygnięcia szczegółowe).

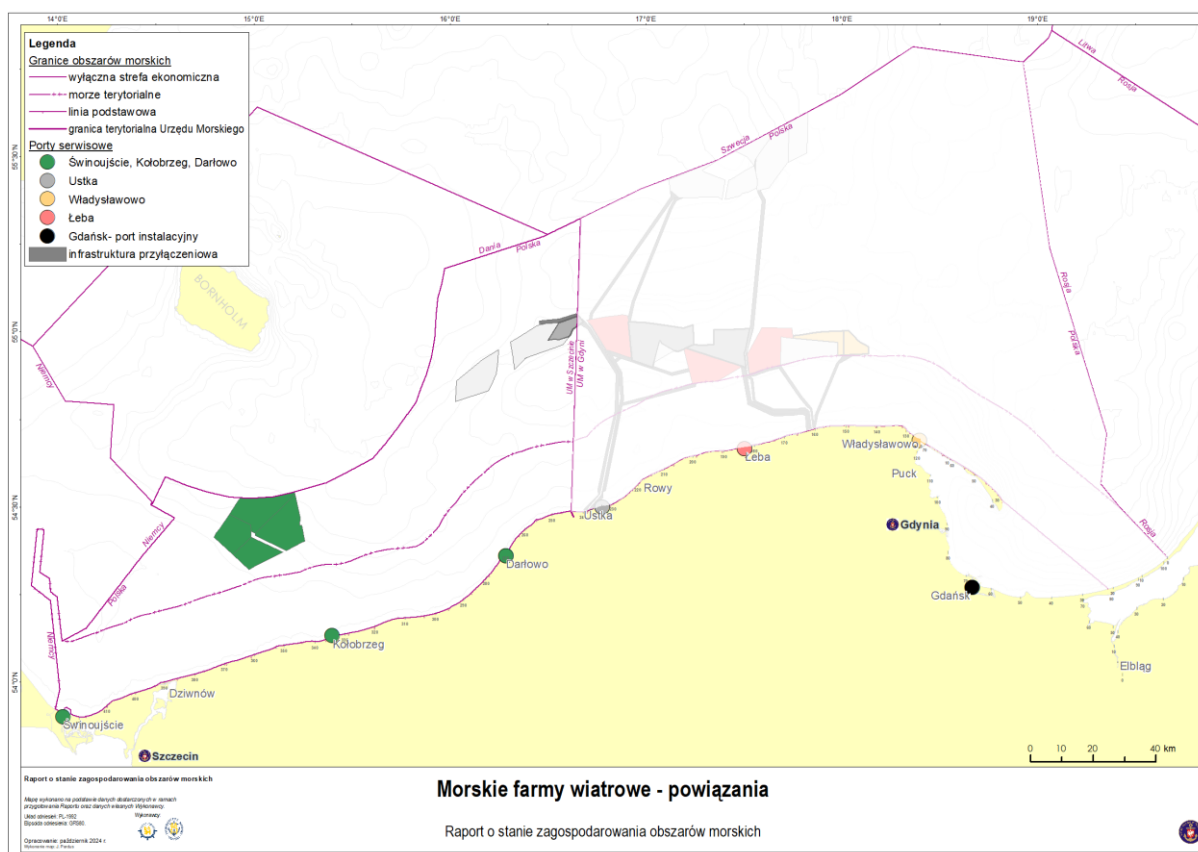


Rysunek 15. Etapowanie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

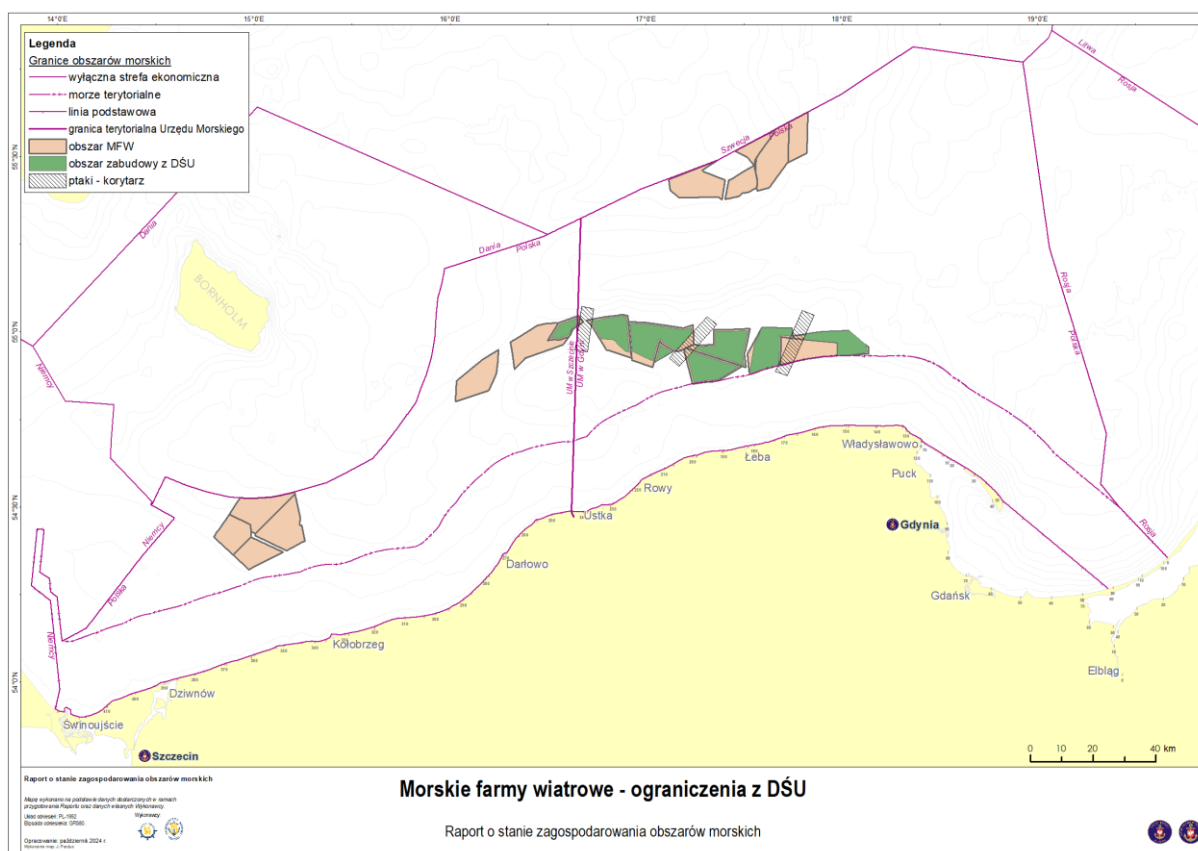
Projekty inwestycyjne związane z energetyką wiatrową planowane do uruchomienia do 2030 r. mają również zaawansowane procedury związane z wyprowadzeniem mocy do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE)). Zewnętrzna infrastruktura przyłączeniowa FEW Baltic II przebiega przez obszar w kompetencjach DUM w Gdyni i będzie wyprowadzać moce do stacji elektroenergetycznej okolicach Słupska. Więcej informacji o planowanych przebiegach infrastruktury liniowej zamieszczono w rozdziale nr 3.

Inwestycje związane z MEW obejmują także przygotowanie baz portowych do ich instalacji i późniejszej obsługi. W województwie zachodniopomorskim powstaną bazy serwisowe w Świnoujściu (dla obszarów 14.E.1-4), w porcie planowany jest również terminal instalacyjny MFW. Również porty w Kołobrzegu i Darłowie wskazywane są w dokumentach strategicznych czy w relacjach inwestorskich jako możliwe porty serwisowe (Rysunek 16). Więcej informacji o planach rozwojowych portów znajduje się w rozdziale 9.

W trakcie procesu oceny oddziaływania na środowisko dla poszczególnych przedsięwzięć określono obszary zabudowy, uwzględniając ograniczenia wynikające z uwarunkowań środowiskowych. Zgodnie z zapisami PZPPOM pomiędzy akwenami POM.44.E i POM.45.E został wyznaczony korytarz migracyjny dla ptaków (Rysunek 17).



Rysunek 16. Morskie farmy wiatrowe, infrastruktura przesyłowa oraz porty serwisowe (relacja oznaczona kolorami)
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie SIPAM i informacji własnych



Rysunek 17. Obszary zabudowy wynikające z wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Morskie farmy wiatrowe, które powstaną, będą składać się z następujących elementów:

- **elektrowni wiatrowych** – turbin wiatrowych osadzonych na fundamentach, głównie na monopalach – na analizowanym obszarze planuje się instalację około 500 turbin, o maksymalnej mocy od 14 do 25 MW⁸. Wysokość turbin wyniesie od 250 do 350 m n.p.m., przy czym wyższe konstrukcje będą stosowane na obszarach II fazy;
- **morskich stacji elektroenergetycznych** – liczba w zależności od inwestycji, ok 30 obiektów;
- **wewnętrznej sieci przyłączeniowej** – składającej się z podmorskich kabli łączących elektrownie wiatrowe z morską stacją elektroenergetyczną, długość okablowania wewnętrznego uzależniona jest od liczby turbin oraz obiektów towarzyszących.

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2019-2024

Wykorzystanie akwenów o funkcji E – od momentu przyjęcia PZPPOM, zgodnie z zasadami zawartymi w Ustawie Offshore, wszystkie akweny, z wyjątkiem POM.53.E, zostały przeznaczone pod inwestycje w MEW. Kompleksowe podejście do rozwoju MEW umożliwiło uporządkowanie działań, także pod względem przestrzennym. Biorąc pod uwagę, że akwen POM.53.E zgodnie z ustaleniami planu będzie przeznaczony do zabudowy po 2040 r., można stwierdzić, że w ciągu 5 lat od przyjęcia PZPPOM we wszystkich dostępnych akwenach zostały już zaplanowane inwestycje.

Dokumenty strategiczne – od momentu przyjęcia PZPPOM zmianie uległy priorytety na poziomie unijnym, określone zostały również cele na poziomie mórz regionalnych. Powstały nowe dokumenty strategiczne i regulacyjne, które stawiają na rozwój MEW, przyspieszenie procesu decyzyjnego oraz przeznaczenie środków finansowych na rozwój niezbędnej infrastruktury przyłączeniowej i portowej. W Polsce kluczowe dokumenty strategiczne określające cele energetyczne są w tym momencie aktualizowane. W październiku 2024 r. rozpoczął się proces konsultacji kluczowego krajowego dokumentu strategicznego aKPEiK.

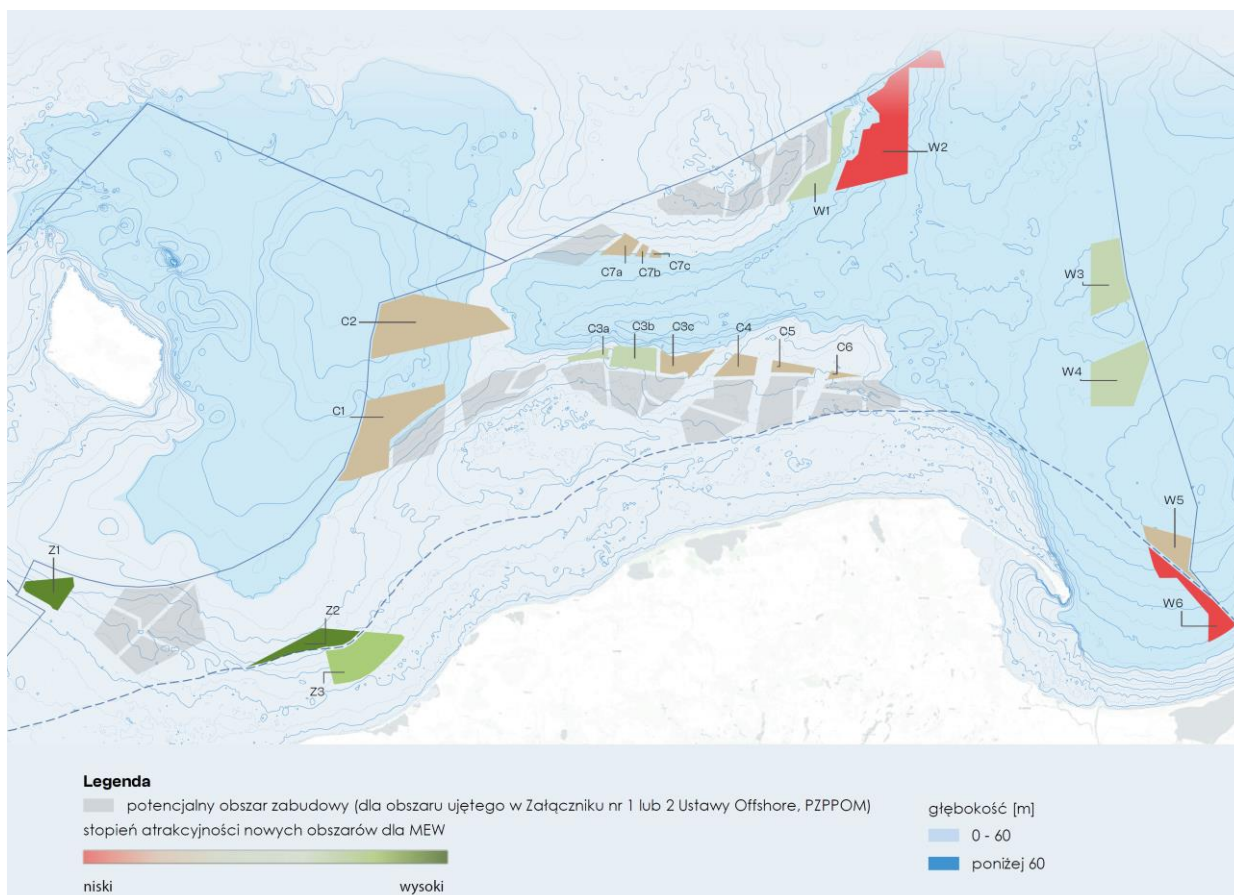
Region Morza Bałtyckiego – od momentu przyjęcia PZPPOM zmianie ulegają również plany krajów sąsiednich, szczególnie Szwecji oraz Danii, gdzie główną przyczyną zmian są nowe priorytety na poziomie Unii Europejskiej.

Nowa wiedza:

- W ostatnich latach, w związku z rozwojem technologii, zaczęto dostrzegać możliwości wykorzystania głębszych akwenów do posadawiania tzw. pływających morskich farm wiatrowych (od ang. *floating*). W związku z tym oraz w odpowiedzi na rosnące ambicje w zakresie mocy zainstalowanej określone w dokumentach unijnych, organizacje branżowe rozpoczęły dyskusje na temat możliwości wykorzystania innych obszarów poza akwenami o funkcji E wskazanymi w PZPPOM. Jednym z kluczowych dokumentów jest raport Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej pt. *Potencjał Morskiej Energetyki Wiatrowej w Polsce*, opublikowany w listopadzie 2022 r. (PSEW, 2022). W raporcie tym oszacowano realny potencjał w zakresie mocy zainstalowanej oraz produkcji energii w obecnych obszarach E określonych w PZPPOM (oraz załącznikach do Ustawy Offshore), uwzględniając potencjalne

⁸ na podstawie wydanych PSZW, DSU i innych dokumentów niezbędnych do realizacji inwestycji

ograniczenia przestrzenne, środowiskowe i technologiczne. Wskazano ponadto nowe obszary dla potencjalnych przyszłych inwestycji. Według raportu całkowity potencjał mocy zainstalowanej w POM wynosi 33 GW, z czego 15,3 GW dotyczy istniejących obszarów, a 17,7 GW obszarów nowych. W raporcie zaprezentowano 20 nowych obszarów o łącznej powierzchni ok. 2 200 km², z których 5 położonych jest w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie i są to obszary, których potencjał technologiczno-planistyczny został oceniony dość wysoko (Rysunek 18). W raporcie opisano również kroki niezbędne do pełnego wykorzystania potencjału MEW w Polsce, w tym zmiany regulacyjne i legislacyjne oraz usunięcie barier infrastrukturalnych.



Rysunek 18. Atrakcyjność nowych obszarów dla MEW rekomendowanych w Raporcie PSEW

Źródło: Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, 2022, *Potencjał morskiej energetyki wiatrowej w Polsce*

- 15 września 2021 r. zawarto Porozumienie Sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce⁹, którego działania koordynuje Rada Koordynacyjna do spraw MEW. W ramach Porozumienia funkcjonuje sześć grup roboczych. Jednym z celów jest współpraca interesariuszy oraz tworzenie odpowiednich ram regulacyjnych. W jednej z grup roboczych działają podgrupy zajmujące się zagadnieniami związanymi z bezpieczeństwem i obronnością, zarządzaniem oddziaływaniami skumulowanymi, współpracą w zakresie rybołówstwa oraz żeglugi. W ramach trzeciej podgrupy powstaje raport na temat możliwości prowadzenia rybołówstwa na obszarach MFW. Dokument powinien być dostępny do końca

⁹ <https://www.gov.pl/web/morska-energetyka-wiatrowa/porozumienie-sektorowe-na-rzecz-rozwoju-morskiej-energetyki-wiatrowej-w-polsce>

2024 r. i może stanowić źródło dobrych przykładów i możliwych rozwiązań prowadzących do współistnienia tych dwóch funkcji.

- Koalicja na Rzecz Energii i Przyrody na Obszarach Morskich – OCEaN¹⁰ – to otwarte forum, na którym gromadzone są informacje i doświadczenia. Celem koalicji jest wspólne opracowywanie rozwiązań mających na celu usprawnienie i przyspieszenie planowania oraz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej i infrastruktury sieciowej, przy jednoczesnym zachowaniu i odbudowie ekosystemów europejskich mórz.

¹⁰ <https://offshore-coalition.eu/>

3. Infrastruktura techniczna (elementy liniowe)

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja infrastruktura techniczna zdefiniowana jest w § 1 ust. 3 pkt 5 ustaleń ogólnych i oznacza:

- a) możliwość lokalizacji kabli telekomunikacyjnych, infrastruktury stacyjnej oraz układania i utrzymania kabli energetycznych, w tym wewnętrznej i zewnętrznej infrastruktury przyłączeniowej morskich farm wiatrowych,*
- b) możliwość układania i utrzymania rurociągów, w tym kolektorów zrzutowych (np. ścieki, woda z systemu chłodzenia, solanka, wody opadowe, roztopowe i z odwadniania wykopów), poborowych (np. woda do systemu chłodzenia lub na potrzeby energetyki odnawialnej na lądzie) i rurociągów przesyłowych lub produktowych (krajowych lub międzypaństwowych),*
- c) możliwość lokalizacji innych obiektów służących: bezpieczeństwu żeglugi, poszukiwaniu, rozpoznawaniu złóż kopalin lub wydobywaniu i przesyłowi kopalin, pozyskiwaniu i przesyłowi energii, obronności, do załadunku i rozładunku, niewchodzących w skład infrastruktury portowej i morskiej okołoportowej. Funkcja została oznaczona symbolem literowym I.*

Ustalenia dot. elementów liniowych infrastruktury technicznej zapisane są w § 5, który stanowi o tym, co i gdzie jest dopuszczone na całym obszarze objętym planem, w szczególności § 5 ust. 3 wprowadza regulacje co do sposobów układania elementów liniowych, które dotyczą całego obszaru objętego planem.

Rozstrzygnięcia szczegółowe wprowadzają dodatkowe ograniczenia i zakazy, specyficzne dla poszczególnych akwenów. Po analizie przepisów dotyczących elementów liniowych infrastruktury technicznej w kartach akwenów można stwierdzić m.in., że:

- zakaz krzyżowania wprowadzony został na 9 akwenach – są to akweny przybrzeżne głównie o funkcjach ochrona brzegu morskiego i infrastruktura portowa. Zakaz został wprowadzony z intencją ochrony systemu brzegowego i brzmi „zakazuje się krzyżowania elementów liniowych infrastruktury technicznej, chyba że jest to niemożliwe ze względów technologicznych”. Jest to więc zakaz, który dopuszcza możliwość wyjątków;
- układanie kabli jest niedopuszczalne w 5 akwenach (o funkcji podstawowej ochrona przyrody, jeden akwen o funkcji obronność i bezpieczeństwo państwa oraz dwa akweny wydobywania zasobów mineralnych metodą powierzchniową);
- inny zakaz wprowadzony w kartach akwenów dotyczy układania elementów liniowych infrastruktury technicznej na obszarze kotwicowisk oraz w miejscach odkładania urobku, a na obszarze torów podejściowych w sposób zagrażający bezpieczeństwu żeglugi – zakaz ten jest obecny w 7 akwenach, głównie przybrzeżnych.

Infrastruktura techniczna jako inwestycja celu publicznego jest wskazana w § 11 ust. 1 pkt 1, 2, 4, 5, 6, 8 i 9 ustaleń ogólnych.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

Infrastruktura przyłączeniowa MFW jest wskazywana w dokumentach strategicznych zarówno na poziomie unijnym, jak i krajowym, jako jeden z warunków wykorzystania potencjału obszarów morskich do pozyskiwania energii z wiatru. Działania mające na celu rozwój sieci przesyłowej i dystrybucyjnej, tak aby umożliwić efektywne wyprowadzanie energii z MFW do KSE, są przewidziane zarówno w obowiązującym jeszcze KPEiK, jak i w PEP 2040. Również aktualizacje obydwu dokumentów zawierają założenia, że zapewnienie sprawnej sieci przyłączeniowej i dystrybucyjnej powinny być ukierunkowane na przyłączanie i wyprowadzanie mocy z nowych źródeł wytwórczych, zarówno konwencjonalnych, jak i OZE.

Najważniejszym dokumentem kształtującym rozwój elektroenergetycznej sieci przesyłowej w Polsce są plany rozwoju sieci opracowywane przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne. Obecnie opracowywany jest *Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2025-2034*. W kwietniu 2024 r. został on przedstawiony do konsultacji. Plan jest powiązany z PEP 2040 i KPEiK, jednakże stwierdzono, że z powodu dezaktualizacji ich założeń zgodność z nimi nie jest pełna. Ustawa Offshore uchwalona przez Sejm w dniu 17 grudnia 2020 r. i znowelizowana 17 sierpnia 2023 r. jest również wskazana w Planie jako dokument dotyczący podstawy rozwoju sektora energetycznego i dlatego została ona wzięta pod uwagę przy jego tworzeniu. Dokument bierze ponadto pod uwagę opracowania przygotowane w styczniu 2024 r. przez ENTSO-E¹¹ oraz BEMIP¹² – analizy rozwoju paneuropejskich i panbałtyckich gridów morskich¹³. Zarówno dla roku 2040, jak i 2050 analiza nie wykazała potrzeby tworzenia transgranicznych połączeń morskich pomiędzy Polską a krajami sąsiednimi.

Jednym z elementów projektu *Planu Rozwoju Sieci* jest koncepcja rozwoju sieci przesyłowej dla przyłączenia MFW. W perspektywie 2034 r. rozbudowa sieci przesyłowych powinna pozwolić na przyłączenie do KSE i wyprowadzenie mocy na poziomie ok. 13 GW – przeprowadzone analizy wykazały, że ujęty w dotychczasowym planie rozwoju na lata 2023-2032 zakres rozbudowy sieci przesyłowej dla przyłączenia i wyprowadzenia mocy z MFW jest wystarczający dla takiej ilości. Przyłączenie większej ilości mocy wymaga już budowy nowych punktów przyłączenia MFW. Opracowana koncepcja ma zapewnić integrację z systemem elektroenergetycznym pełnego wolumenu mocy MFW na poziomie określonym w Ustawie Offshore, przyjmując jednocześnie, że większość nowej mocy zlokalizowana zostanie na obszarze Zatoki Pomorskiej i będzie przyłączona do nowej stacji elektroenergetycznej zlokalizowanej na terenie Pomorza Zachodniego.

Zgodnie z koncepcją proponowaną w projekcie *Planu Rozwoju Sieci* należy oczekiwać, że docelowo moc morskich elektrowni wiatrowych zostanie rozłożona pomiędzy stacjami elektroenergetycznymi w następujący sposób:

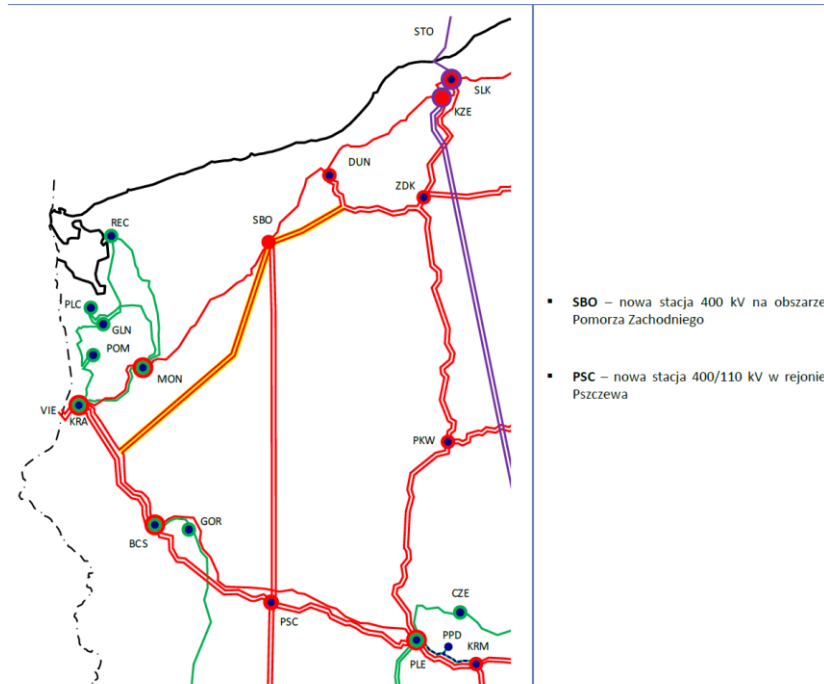
- nowo budowana stacja Choczewo – ok. 6,3 GW,
- istniejąca stacja Słupsk – ok. 1,4 GW,

¹¹ European Network of Transmission System Operators for Electricity

¹² Baltic Energy Market Interconnection Plan

¹³ <https://www.entsoe.eu/outlooks/offshore-hub/tyndp-ondp/>

- nowo budowana stacja Krzemienica – ok. 5,6 GW,
- planowana stacja 400 kV na obszarze Pomorza Zachodniego – ok. 4,6 GW (Rysunek 19).



Rysunek 19. Inwestycje sieciowe wymagane do przyłączenia i wyprowadzenia dodatkowej mocy MFW

Źródło: projekt Planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2025 – 2034

Powyżej omówione dokumenty strategiczne i prawne stanowią podstawę dla rozwoju infrastruktury przyłączeniowej MFW w Polsce, wyznaczając ramy prawne, regulacyjne i operacyjne dla rozbudowy i modernizacji sieci elektroenergetycznej. To z kolei umożliwi efektywne przyłączenie energii z MFW do krajowego systemu energetycznego.

Przesył węglowodorów w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego jest również jednym z priorytetów dokumentów strategicznych. PEP 2040 przewiduje m.in. rozwój infrastruktury energetycznej w celu zwiększenia bezpieczeństwa dostaw surowców energetycznych. W odniesieniu do węglowodorów na obszarach morskich nacisk kładziony jest szczególnie na dywersyfikację źródeł gazu ziemnego poprzez rozbudowę infrastruktury przesyłowej, takiej jak gazociągi oraz terminale skroplonego gazu ziemnego LNG, w szczególności rozbudowę infrastruktury gazowej, jak np. gazociąg Baltic Pipe. Nieobowiązująca już *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej* (2020) podkreślała znaczenie ochrony infrastruktury krytycznej, w tym infrastruktury przesyłu surowców energetycznych, szczególnie na obszarach morskich.

Krajowy Dziesięcioletni Plan Rozwoju Systemu Przesyłowego (plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2024-2033) z 2024 r., uwzględnia strategię GAZ-SYSTEM (Operatora Gazociągów Przesyłowych), która ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego Polski poprzez rozwój infrastruktury gazowej. Dokument podkreśla kluczową rolę gazociągów morskich w strategii energetycznej Polski na lata 2024-2033, z naciskiem na projekty takie jak Baltic Pipe oraz przyszły terminal FSRU na obszarze Zatoki Gdańskiej. Gazociąg Baltic Pipe został uruchomiony w październiku 2022 r. odgrywając kluczową rolę w dywersyfikacji źródeł dostaw gazu i zmniejszeniu

zależności od dostawców rosyjskich. Rurociąg ten ma zdolność przesyłową 10 mld m³ gazu rocznie. Równie ważny jest planowany terminal FSRU, który ma być strategicznym punktem odbioru LNG w północnej Polsce. Te inwestycje są elementami szeroko zakrojonego planu rozwoju infrastruktury przesyłowej gazu, która obejmuje zarówno połączenia międzynarodowe, jak i rozwój krajowego systemu przesyłowego, mającego na celu zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju. Terminal FSRU realizowany jest na podstawie ustawy *o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu* z dnia 24 kwietnia 2009 r. Ważnym elementem Planu rozwoju systemu przesyłowego jest również realizacja Polskiej Strategii Wodorowej w zakresie zbudowania sieci przesyłu wodoru. GAZ-SYSTEM ma pełnić rolę Krajowego Operatora Sieci Przesyłowej Wodoru. W 2024 r. podjęto prace nad analizą w zakresie najbardziej optymalnej formy przesyłu energii. Pierwsze wyniki prac nad koncepcją powinny być ogłoszone do końca 2024 r.¹⁴.

C) STAN OBECNY

Istniejące elementy liniowej infrastruktury technicznej na polskich obszarach morskich objętych PZPPOM to przede wszystkim kable energetyczne, światłowodowe oraz rurociągi (zarówno rurociągi zrzucające ścieki, jak i przesyłowe gazu).

W październiku 2022 r. uruchomiono gazociąg Baltic Pipe zaprojektowany w celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego Polski i innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Jego głównym celem jest transport gazu ziemnego z Norwegii do Polski, z pominięciem dostaw z Rosji, co pozwala na dywersyfikację źródeł energii. Baltic Pipe ma przepustowość do 10 mld m³ gazu rocznie, umożliwiając zarówno dostawy gazu do Polski, jak i jego przesył do Danii oraz krajów sąsiednich. Inwestycja jest obsługiwana przez operatora przesyłu gazu ziemnego – GAZ-SYSTEM. Inwestycja powstała w ramach dedykowanego podakwenu 200.I, położonego w akwenach POM.11.Pw, POM.10.T, POM.13.Pw, POM.08.P oraz POM.06.C.

Spis istniejących elementów liniowych infrastruktury technicznej w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie przedstawia Tabela 2 i obrazuje Rysunek 20.

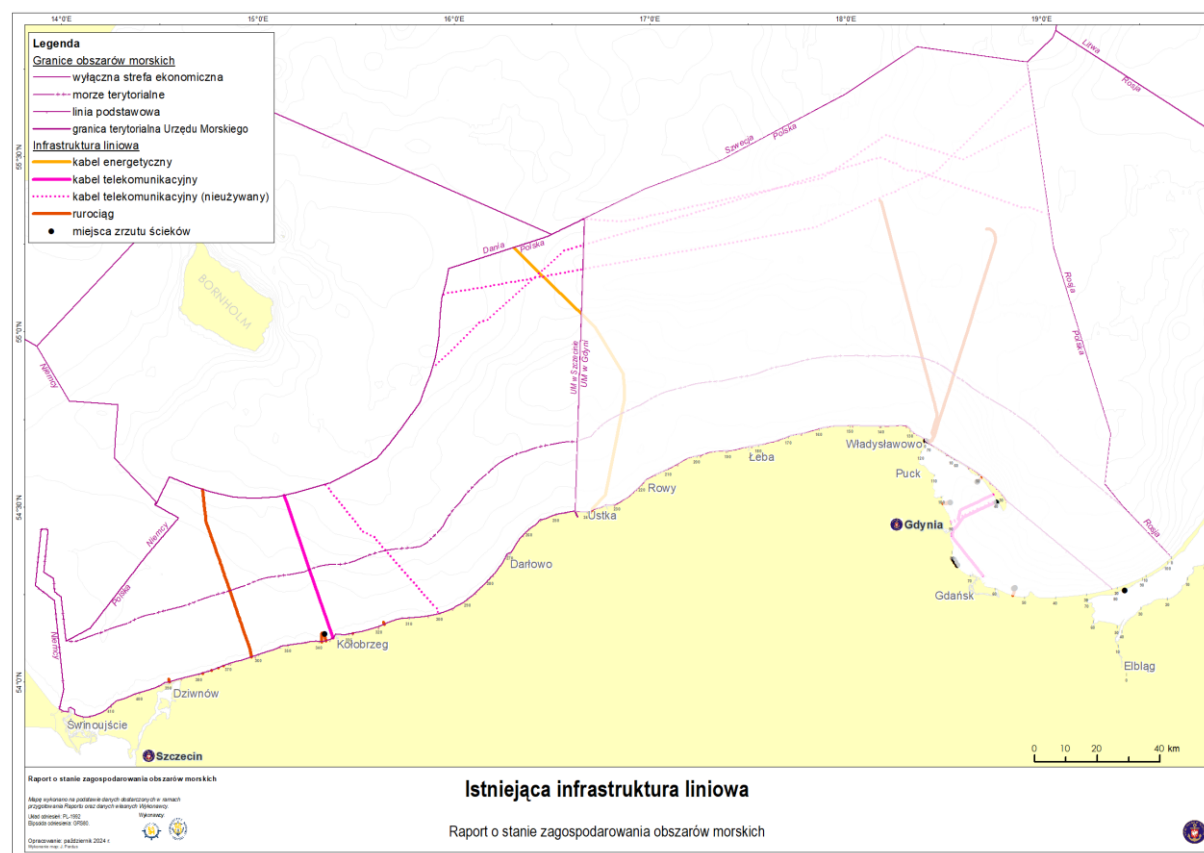
Tabela 2. Istniejące elementy liniowej infrastruktury technicznej, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024

Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Operator
RUROCIĄGI		
Odprowadzenie wód opadowych z terenu Ekoparku Wschodniego w Kołobrzegu	Otwarte morze	Gmina
Odprowadzenie wód opadowych z sieci kanalizacji deszczowej z terenu osiedla Podczele w Kołobrzegu	Otwarte morze	Gmina
Odprowadzenie ścieków deszczowych terenu miasta Kołobrzeg	Otwarte morze	Gmina
Odprowadzenie ścieków z oczyszczalni w Grzybowie k/ Kołobrzegu	Otwarte morze	Gmina
Gazociąg BalticPipe	Zatoka Pomorska	Gaz System

¹⁴ Dla przykładu, koncepcja sieci przesyłu wodoru przyjęta 22.10.2024 przez niemieckiego operatora <https://fnb-gas.de/en/hydrogen-core-network/>

Nazwa inwestycji	Lokalizacja	Operator
RUROCIĄGI		
Kolektory zrzutowe wód deszczowych i ścieków	Wody przybrzeżne	PGW Wody Polskie gminy nadmorskie
KABLE		
Linia kablowa 450 kV prądu stałego – SWEPOL	Otwarte morze	PSE
Kabel optotelekomunikacyjny BALTICA pomiędzy Kołobrzegiem a Pedersker (Bornholm, Dania)	Otwarte morze	Orange Polska
Kabel optotelekomunikacyjny Denmark-Poland 2 pomiędzy Mielnem a Gedebak Odde (Bornholm, Dania)	Otwarte morze	Orange Polska

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG



Rysunek 20. Istniejące elementy liniowej infrastruktury technicznej, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych dostarczonych do Raportu

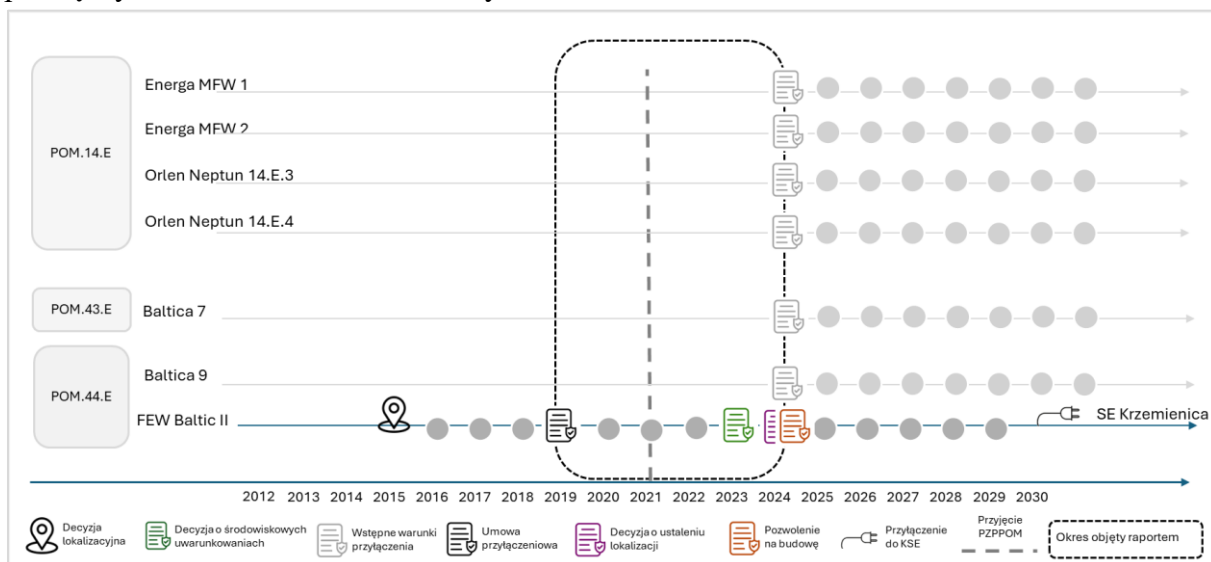
Planowane inwestycje

- Infrastruktura przyłączeniowa MFW

Do czasu opracowania tego Raportu nie ułożono jeszcze żadnej infrastruktury przyłączeniowej MFW na obszarach morskich w zakresie PZPPOM. Rozpoczęto jednak budowę części morskiej przyłącza dla MFW Baltic Power zlokalizowanej na obszarze w terytorialnym zakresie działania DUM w Gdyni (POM.45.E i POM.46.E) – we wrześniu/październiku 2024 r. wykonano przewiert horyzontalny przez strefę brzegową. Wszystkie inwestycje związane z MEW mają projekty przyłączeniowe na różnych etapach procesu decyzyjnego.

Na obszarach w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie zaplanowano przebieg infrastruktury przyłączeniowej 6 morskich farm wiatrowych (Rysunek 21). Wszystkie inwestycje są na wczesnym etapie projektowym, nie otrzymały jeszcze decyzji lokalizacyjnych na układanie i utrzymywanie kabli lub rurociągów (PUUK) – dotyczą one inwestycji II fazy, które uzyskały PSZW w 2023 r.

Według informacji z PSE, projekty te otrzymały wstępne warunki przyłączenia w lipcu 2024 r. Wyprowadzenie energii produkowanej w morskich farmach wiatrowych do KSE zostanie zrealizowane w dwóch lokalizacjach. Choć dokładne punkty przyłączenia nie są jeszcze znane, można przypuszczać, że projekty zlokalizowane w akwencie POM.14.E zostaną przyłączone do nowo budowanej stacji elektroenergetycznej w województwie zachodniopomorskim. Natomiast farmy wiatrowe w akwenach POM.43.E oraz POM.44.E prawdopodobnie będą przyłączone do stacji elektroenergetycznej w okolicach Słupska, co spowoduje, że odpowiedzialność za infrastrukturę przyłączeniową będzie dzielona kompetencyjnie pomiędzy DUM w Szczecinie i w Gdyni.



Rysunek 21. Etapy realizacji projektów przyłączeniowych MFW, obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych dostarczonych do Raportu

W PZPPOM dla wyprowadzenia mocy z akwenu POM.14.E wyznaczono podakwen 201.I, obejmujący obszary akwenów POM.13.Pw, POM.10.T, POM.08.P oraz POM.07.C. W październiku 2024 r. w tym wyznaczonym podakwencie nie było aktywnych pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli.

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2019-2024

W latach objętych Raportem na obszarze podlegającym terytorialnie DUM w Szczecinie zrealizowano inwestycję liniową – ułożenie gazociągu Baltic Pipe. Gazociąg został ułożony w pierwszym (zachodnim) wariantcie wskazanym w PZPPOM.

Projekty infrastruktury przyłączeniowej MFW znajdują się na wstępnych etapach projektowych. Żadna z planowanych inwestycji nie została jeszcze rozpoczęta.

Obszarem morskim, na którym nastąpi kumulacja inwestycji technicznych, będzie obszar wyprowadzenia mocy z MFW (z akwenu POM.14.E) do nowo budowanej stacji elektroenergetycznej w województwie zachodniopomorskim.

4. Rybołówstwo

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja rybołówstwo została zdefiniowana w § 1 ust. 3 pkt 13 ustaleń ogólnych i oznacza: *rybołówstwo komercyjne, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (połów organizmów morskich w celach zarobkowych), przepływ jednostek rybackich na łowiska, zapewnienie dostępu do portów i przystani rybackich oraz zachowanie stad ryb komercyjnych*. Funkcja została oznaczona symbolem literowym R.

Rybołówstwo rekreacyjne jest ujęte w definicji funkcji turystyka, sport i rekreacja. W planie zostały również wyznaczone podakweny zapewniające dostęp do portów i morskich przystani rybackich, również plażowych. Została im nadana funkcja Ip – funkcjonowanie portów lub przystani.

W PZPPOM nie zostały wyznaczone akweny o funkcji podstawowej rybołówstwo, funkcja ta została natomiast dopuszczona na mocy § 9 ust. 1 ustaleń ogólnych na całym obszarze objętym planem z ograniczeniami podanymi w kartach akwenu i z wyłączeniem stref bezpieczeństwa wokół platform wydobywczych, sztucznych wysp i konstrukcji, ustanowionych zarządzeniami właściwych dyrektorów urzędów morskich. Takie rozwiązanie wynika z dążenia do nieograniczania rybołówstwa w POM, nawet w akwenach przeznaczonych na pozyskiwanie energii odnawialnej (E). Jest to jedna z nielicznych funkcji objęta tym przywilejem.

Na podstawie zgromadzonego materiału planistycznego podakweny o funkcji rybołówstwo zostały wyznaczone w akwenach przybrzeżnych o szczególnym znaczeniu dla dobrostanu ichtiofauny. Wprowadzono w nich ograniczenia prac i działań zaburzających drożność przepływu, co służy realizacji celu trwałego i zrównoważonego rozwoju zasobów morskich i wynika z zastosowania podejścia ekosystemowego.

Plan wprowadza jednak pewne ograniczenia wobec rybołówstwa w trakcie realizacji inwestycji na obszarach morskich. Np. na akwenach przeznaczonych pod rozwój MEW (akweny E): *w trakcie eksploatacji morskich elektrowni wiatrowych, do czasu wypracowania zasad prowadzenia rybołówstwa w akwenie, zakazuje się uprawiania rybołówstwa w strefach bezpieczeństwa każdej konstrukcji oraz w miejscach zagrażających bezpieczeństwu wewnętrznej infrastruktury przylączyeniowej*.

Plan rekomenduje ponadto (nie jest to przepis wiążący), aby dla każdej inwestycji przed wydaniem pozwolenia na budowę opracowano zasady prowadzenia rybołówstwa na obszarze MFW. Zasady te powinny być wypracowane w zespole koordynowanym przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw energii, ministrem właściwym do spraw gospodarki oraz ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, w skład którego będzie wchodziła reprezentacja przedstawicieli branży MEW.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

Polska jako członek Unii Europejskiej wdrożyła i stosuje w zarządzaniu rybołówstwem Wspólną Politykę Rybołówstwa (WPRyb). Jest to zbiór zasad dotyczących zarządzania europejskimi flotami rybackimi i ochrony zasobów rybnych. Głównym celem zarządzania rybołówstwem w ramach WPRyb jest zapewnienie możliwości uzyskania wysokiej

efektywności połowów wszystkich ryb w długim okresie przy zrównoważeniu stad. Innym celem, który ma coraz większe znaczenie, jest ograniczenie do minimum lub całkowite unikanie niechcianych połowów i marnotrawnych praktyk. WPRyb miała być aktualizowana co 10 lat, obecnie obowiązuje WPRyb datowana na 2013 r.¹⁵. Zamiast reformy Komisja opublikowała Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady *Wspólna polityka rybołówstwa dziś i jutro: pakt na rzecz rybołówstwa i oceanów* (COM(2023)103 final) oraz Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – *Plan działania UE: ochrona i odbudowa ekosystemów morskich w celu zapewnienia zrównoważonego i odpornego rybołówstwa* (COM(2023) 102 final)¹⁶. W pakiecie określono przyszłą WPRyb jako politykę, która umożliwia i wspiera: (i) synergii rybołówstwa i akwakultury z naturą; (ii) zmniejszenie negatywnego wpływu działalności statków rybackich i zakładów akwakultury na środowisko morskie dzięki korzystaniu z mniejszych zasobów; (iii) wzrost udziału żywności pochodzenia morskiego w zapewnianiu bezpieczeństwa żywnościowego oraz odporności i sustensywności systemów żywnościowych w UE oraz (iv) możliwości uzyskania spełnienia zawodowego i uznania społecznego oraz dobrobytu ekonomicznego przez rybaków i producentów akwakultury w ich zawodzie. Plan Działania wskazuje konkretne działania (również w wymiarze przestrzennym) do podjęcia przez państwa członkowskie, m.in. takie jak:

- w ramach **Działania na rzecz zwiększenia selektywności połowów i ograniczenia wpływu rybołówstwa na gatunki wrażliwe** – utworzenie do 2030 r. nowych chronionych obszarów morskich i skuteczne zarządzanie wszystkimi chronionymi obszarami morskimi, przy jednoczesnym zapewnieniu ścisłej ochrony ważnych tarlisk i obszarów dojrzewania narybku (COM(2023)103 final, str. 9);
- w ramach **Działania na rzecz zmniejszenia wpływu połowów na dno morskie** – podjęcie działań krajowych zmierzających do zmniejszenia wpływu lub przedstawienie grupom regionalnym wspólnych rekomendacji zakazu połowów dennych z użyciem narzędzi czynnych na chronionych obszarach morskich będących obszarami Natura 2000 (chodzi o obszary wyznaczone na podstawie dyrektywy siedliskowej); przedstawienie ogólnego zarysu działań zmierzających do stopniowego wyeliminowania połowów dennych z użyciem narzędzi czynnych we wszystkich chronionych obszarach morskich do końca 2030 r. (COM(2023)103 final, str. 13 i 14).

Zarządzanie rybołówstwem w ramach WPRyb może mieć formę kontroli nakładów, kontroli połowów lub połączenia dwóch rodzajów kontroli. Kontrole nakładów obejmują:

- **przepisy dotyczące dostępu do wód** – kontrolują, które statki mają dostęp do których wód i obszarów;
- **limitowanie nakładu połowowego** – ograniczają zdolność połowową i eksploatację statków;
- **środki techniczne** – regulują parametry techniczne narzędzi oraz obszary i okresy połowów.

¹⁵ Rozporządzenie (UE) nr 1379/2013

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0102>

23 października 2024 r., podczas posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (AGRIFISH), osiągnięto porozumienie polityczne dot. wysokości kwot połowowych na Bałtyku na rok 2025 (Tabela 3).

Tabela 3. Kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim na 2025 r.

Gatunek	Kwota (UE)	Kwota (PL)	Różnica w stosunku do 2024 r.
Dorsz (obszar 22-24)*	266 t	31 t	-22%
Dorsz (obszar 25-32)*	430 t	113 t	-28%
Śledź (obszar 22-24)*	788 t	103 t	0%
Śledź (obszar 25-29, z wyłączeniem Zatoki Ryskiej)	83 881 t	20 898 t	+108%
Gładzica (obszar 22-32)	11 313 t	1 697 t	0%
Łosoś (obszar 22-31)*	34 787 szt.	2 187 szt.	-36%
Szprot (obszar 22-32)	139 500 t	40 957 t	-31%

*kwoty połowowe przeznaczone wyłącznie na przyłów

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski na podstawie komunikatu prasowego MRiRW oraz 2024/0213(NLE)¹⁷

Na poziomie krajowym 17 października 2023 r. została przyjęta Uchwałą Rady Ministrów *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030* (SZRWRiR 2030). Jej głównym celem jest wielofunkcyjny rozwój gospodarczy wsi zapewniający bezpieczeństwo żywnościowe kraju i zwiększenie wartości dodanej z rolnictwa oraz trwały wzrost dochodów jej mieszkańców przy minimalizacji rozwarstwienia ekonomicznego, społecznego i terytorialnego oraz poprawie stanu środowiska naturalnego.

Podstawowym polskim aktem prawnym regulującym połowy ryb w polskich obszarach morskich jest akt prawa krajowego – Ustawa z dnia 19 grudnia 2014 r. *o rybołówstwie morskim*. Ustawa ta wdraża szereg regulacji z poziomu UE oraz Wspólną Politykę Rybołówstwa.

Ustawa określa zasady prowadzenia rybołówstwa morskiego, a jej przepisy stosuje się m.in. do statków rybackich o polskiej przynależności państwowej, wykonujących rybołówstwo morskie na obszarach morskich RP i poza nimi, statków pod obcą banderą wykonujących połowy w wyłącznej strefie ekonomicznej, osób prawnych i fizycznych prowadzących połowy rekreacyjne. Ustawa w sposób kompleksowy reguluje kwestie uprawnień do połowów, rejestru statków rybackich, limitów technicznych (np. wielkości jednostek, sumy zdolności połowowej polskiej floty), specjalnych pozwoleń połowowych, kontroli połowów i wyładunków oraz zapobiegania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom.

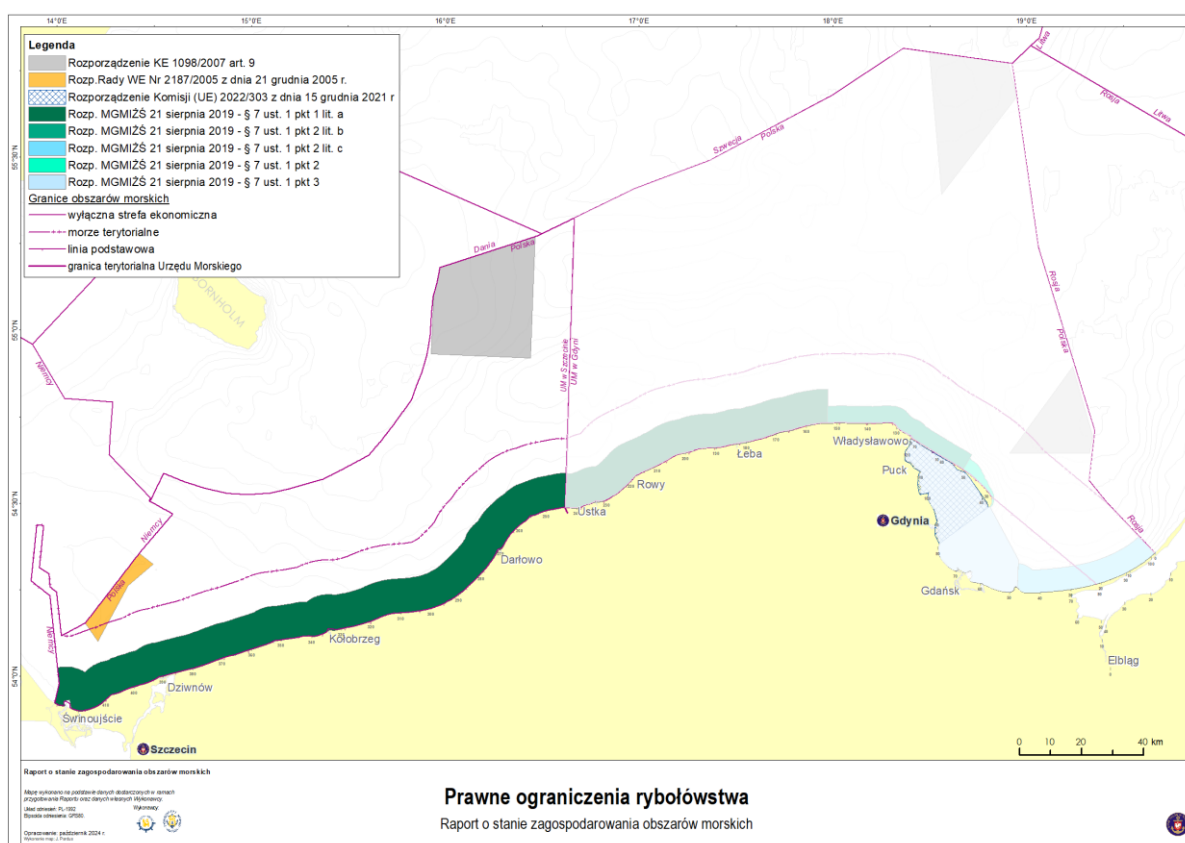
Szczegółowe warunki wykonywania rybołówstwa morskiego, w tym rodzaj, liczba i konstrukcja narzędzi połowowych, sposób prowadzenia połowów, szczegółowy sposób oznakowania narzędzi połowowych oraz miejsca i czas dokonywania wyładunku określonych gatunków organizmów morskich, określa rozporządzenie ministra właściwego do spraw rybołówstwa.

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. *w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych*

¹⁷ Proposal for a COUNCIL REGULATION fixing the fishing opportunities for certain fish stocks and groups of fish stocks applicable in the Baltic Sea for 2025 and amending Regulation (EU) 2024/257 as regards certain fishing opportunities

warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego ogranicza połowy przy użyciu narzędzi połowowych włączonych lub ciągnionych w zależności od odległości od brzegu oraz głębokości. Ograniczenie to ma na celu zabezpieczenie przestrzeni morskiej dla połowów narzędziami biernymi realizowanymi w głównej mierze przez rybołówstwo na małych jednostkach (rybołówstwo przybrzeżne) (Rysunek 22).

W przytoczonym Rozporządzeniu oraz jego zmianach (6 rozporządzeniach zmieniających – Dz.U. z 2021 r. poz. 310, Dz.U. z 2021 r. poz. 1417, Dz.U. z 2021 r. poz. 1546, Dz.U. z 2023 r. poz. 362, Dz.U. z 2023 r. poz. 1037, Dz.U. z 2024 r. poz. 244) są również rozstrzygnięte takie kwestie jak okresy ochronne dla łososi i troci oraz sandacza wraz ze wskazaniem ich zasięgu przestrzennego.



Rysunek 22. Mapa z ograniczeniami połowów wynikającymi z przepisów prawa polskiego i unijnego
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Ograniczenia przestrzenne połowów wynikające z przepisów unijnych

Na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1241 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie zachowania zasobów rybnych i ochrony ekosystemów morskich za pomocą środków technicznych, zmieniającego rozporządzenia Rady (WE) nr 2019/2006, (WE) nr 1224/2009 i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013, (UE) 2016/1139, (UE) 2018/973, (UE) 2019/472 i (UE) 2019/1022 oraz uchylającego rozporządzenia Rady (WE) nr 894/97, (WE) nr 850/98, (WE) nr 2549/2000, (WE) nr 254/2002, (WE) nr 812/2004 i (WE) nr 2187/2005: przez cały rok zabronione są połowy przy użyciu ciągnionych narzędzi połowowych na obszarze Ławicy Odrzanej (Rysunek 22 powyżej). Na podstawie art. 5.1 tego rozporządzenia wprowadzono ograniczenia połowów storni i turbota w następujących podrejonach ICES:

- *stornia*: podrejony 26–29 na południe od 59°30' N (od 15 lutego do 15 maja);
- *turbot*: podrejony 25, 26 i 28 na południe od 56°50' N (od 1 czerwca do 31 lipca).

C) STAN OBECNY

Stan floty

Według danych Departamentu Rybołówstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, na dzień 30 kwietnia 2024 r. na Morzu Bałtyckim operowało 820 aktywnych polskich statków rybackich. Z tego 80% stanowiły jednostki o długości do 12 m (658 sztuk), a 20% miała długość powyżej 12 m. Łączna zdolność połowowa tych statków wynosiła 15 865,69 GT i 62 452,16 kW (Tabela 4). Liczba ta uległa minimalnej zmianie w stosunku do stanu na koniec 2023 r. (sumarycznie zmniejszyła się o 2 jednostki).

Analiza danych rejestru floty UE¹⁸ przeprowadzona na koniec października 2024 wykazała już jednak znaczący spadek liczby statków, co wynikało z procesu wyrejestrowywania jednostek, które zostały zezłomowane w ramach działania 1.7 „Trwałe zaprzestanie działalności połowowej” Programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa. Na dzień przygotowania Raportu liczba aktywnych polskich statków rybackich wynosiła 748, a ich łączny tonaż i łączna moc silników głównych zmniejszyła się odpowiednio do 14 772,73 GT oraz 57 326,43 kW. Dane te również obejmują jednostki operujące na morskich wodach wewnętrznych zalewów.

Dodatkowo analiza spisu projektów, które uzyskały dotację w ramach wspomnianego działania 1.7, wykazała, że kolejna grupa 105 jednostek zostanie wkrótce zezłomowana lub wycofana z działalności zarobkowej, po czym zostaną one wyrejestrowane. Uwzględniając te dane, prognozowana redukcja floty w stosunku do kwietnia 2024 r. osiągnie ok. 22% (177 jednostek) oraz 2 422,65 GT tonażu (Tabela 4)¹⁹. Największa redukcja spodziewana jest w segmencie statków o długości całkowitej od 15 m do 18,49 m (68%).

Tabela 4. Liczba aktywnych statków rybackich na polskich obszarach morskich

Długość całkowita Lc	Stan na dzień 30.04.2024			Stan na dzień 24.10.2024			Stan na dzień 24.10.2024 + dotacje r.		
	Liczba statków	GT	kW	Liczba statków	GT	kW	Liczba statków	GT	kW
mniejsza od 5 m	73	36,23	138,08	68	34,21	130,68	64	32,88	130,68
od 5 do 7,99 m	256	639,70	6 305,41	243	596,12	5948,49	222	535,03	5369,89
od 8 do 9,99 m	200	929,13	8 487,30	186	851,25	7757,14	153	667,11	6373,14
od 10 do 11,99 m	129	1 406,07	8 678,10	110	1201,13	7505,3	84	862,08	5611,8
od 12 do 14,99 m	39	903,56	4 469,15	29	651,02	3529,1	18	378,94	2181,1
od 15 do 18,49 m	23	1 027,00	3 427,40	16	741	2373	8	417	1368
od 18,5 do 20,49 m	33	1 560,00	6 866,40	31	1463	6406,4	30	1428	6285,4
od 20,5 do 25,49 m	29	2 520,00	7 971,80	27	2391	7567,8	26	2278	7227,8
od 25,5 do 30,49 m	35	5 639,00	14 064,52	35	5639	14064,52	35	5639	14064,52
od 30,5 do 40,5 m	3	1 205,00	2 044,00	3	1 205,00	2 044,00	3	1 205,00	2 044,00
	820	15 865,69	62 452,16	748	14 772,73	57 326,43	643	13 443,04	50 656,33

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych MRiRW, rejestru floty UE oraz wykazu dotacji

¹⁸ https://webgate.ec.europa.eu/fleet-europa/search_pl

¹⁹ Opublikowany w październiku 2024 roku raport Instratu (Bojadżijewa, I., Siwiński, P., Rączka, J., Orzechowski, K. (2024)) wskazuje na możliwość zezłomowania 186 jednostek

Analiza floty pod kątem miejsca rejestracji wykazała, że w portach i przystaniach województwa zachodniopomorskiego stacjonuje 307 jednostek, co stanowi 41,04% aktywnych polskich statków rybackich (w tym jednostki zarejestrowane na zalewach Szczecińskim i Kamieńskim). Po wyłączeniu jednostek z portów zalewowych pozostaje 205 statków prowadzących połowy na obszarze PZPPOM. Najwięcej jednostek rybackich związanych jest z portem w Kołobrzegu (41 jednostki), Darłowie (31 jednostek) i Dziwnowie (21 jednostek) (Rysunek 23).

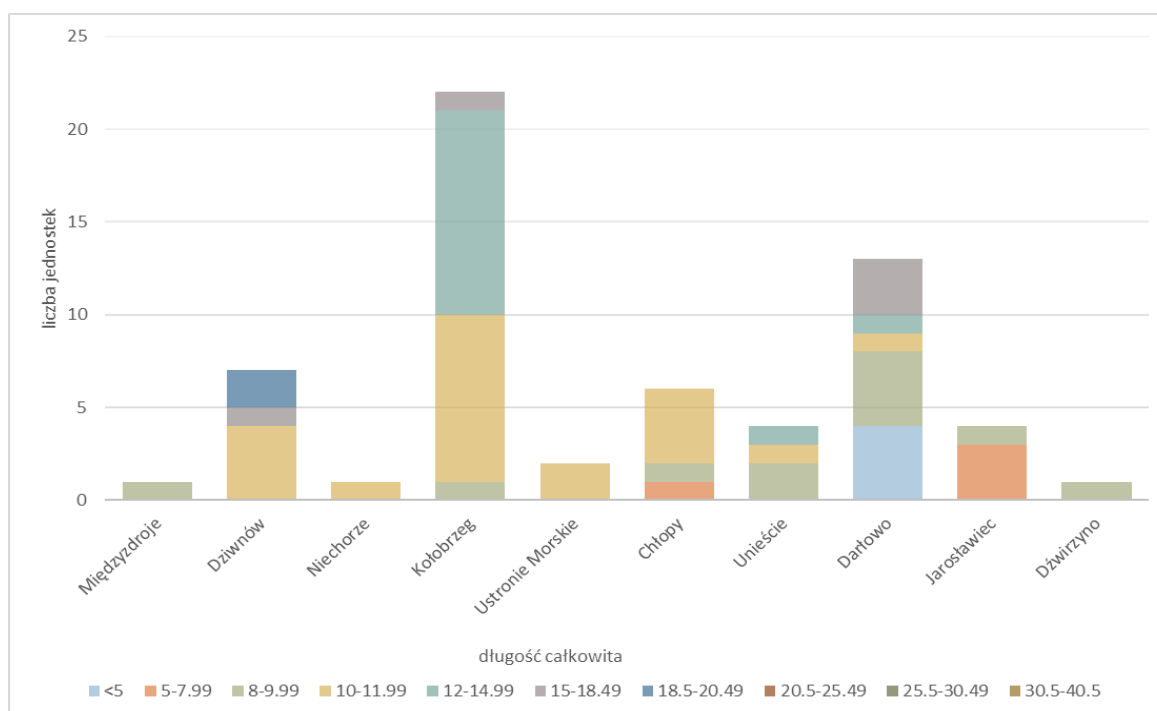


Rysunek 23. Liczba jednostek w portach i przystaniach woj. zachodniopomorskiego, stan na dzień 24 października 2024 r.
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych MRiRW oraz rejestru floty UE

Analiza statków wycofanych z użytkowania oraz planowanych do wyłączenia w ramach działania 1.7 wskazuje, że największa liczba jednostek została usunięta z floty w porcie Kołobrzeg (22) i Darłowie (13). W Kołobrzegu wycofano najwięcej jednostek w przedziale długości 12-15 m oraz 10-12 m. (Rysunek 24). W całym województwie zachodniopomorskim przewiduje się wyłączenie 84 jednostek, w tym 61 w portach otwartego morza.

Podsumowując, w analizowanym okresie flota zarejestrowana w portach wybrzeża województwa pomorskiego została znacznie zredukowana. Zgodnie z „Harmonogramem naborów wniosków o dofinansowanie w programie Fundusze Europejskie dla Rybactwa” (który obowiązuje od 01.10.2024)²⁰, nie są planowane kolejne nabory wniosków o dofinansowanie w ramach działania 1.7. Będzie to więc ostatni program dostosowania nakładu związany z wycofywaniem nakładu połowowego za odszkodowaniem. Biorąc pod uwagę malejącą rentowność rybołówstwa, szczególnie małoskalowego, redukcja nakładu może osiągnąć zakładane wartości.

²⁰ <https://www.rybactwo.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/nabory-w-programie/harmonogram-naborow-wnioskow/>



Rysunek 24. Liczba i rodzaj jednostek rybackich wycofanych z użytkowania oraz planowanych do wyłączenia w ramach działania 1.7. w województwie zachodniopomorskim, w obszarze objętym PZPPOM

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych rejestru floty UE oraz wykazu dotacji.

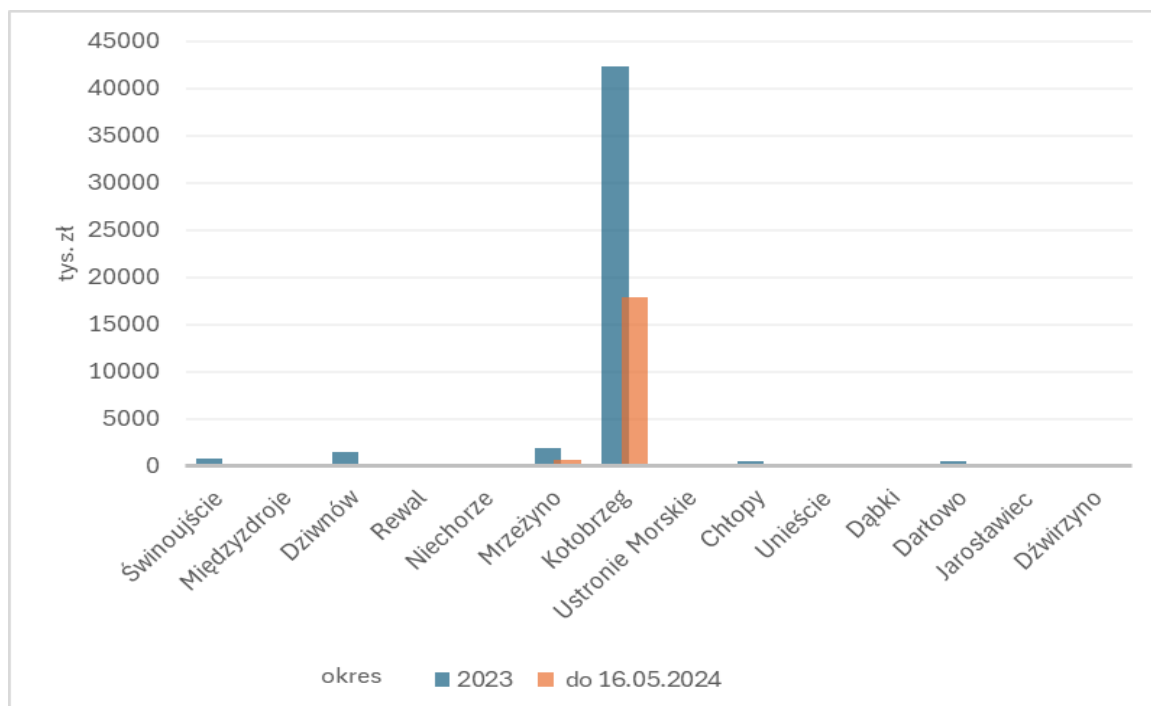
Wyladunki w portach

W województwie zachodniopomorskim pod względem wielkości i wartości sprzedaży ryb wiodącym portem jest Kołobrzeg. W 2023 r. wartość sprzedaży osiągnęła 42 347 tys. zł przy masie ok 20 000 ton (Tabela 5 i Rysunek 25). Najczęściej sprzedawanymi gatunkami były szprot, śledź i stornia. Drugim co do wielkości sprzedaży portem w 2023 r. było Mrzeżyno, gdzie dominowały wyladunki storni. Dane do dnia 16 maja 2024 r. potwierdzają wiodącą pozycję portu w Kołobrzegu. Oba porty, w Kołobrzegu i Mrzeżynie, stanowią doskonały punkt dostępu do łowisk obszaru kołobrzESCO-bornholmskiego.

Tabela 5. Waga sprzedanej ryby w portach i przystaniach położonych w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie

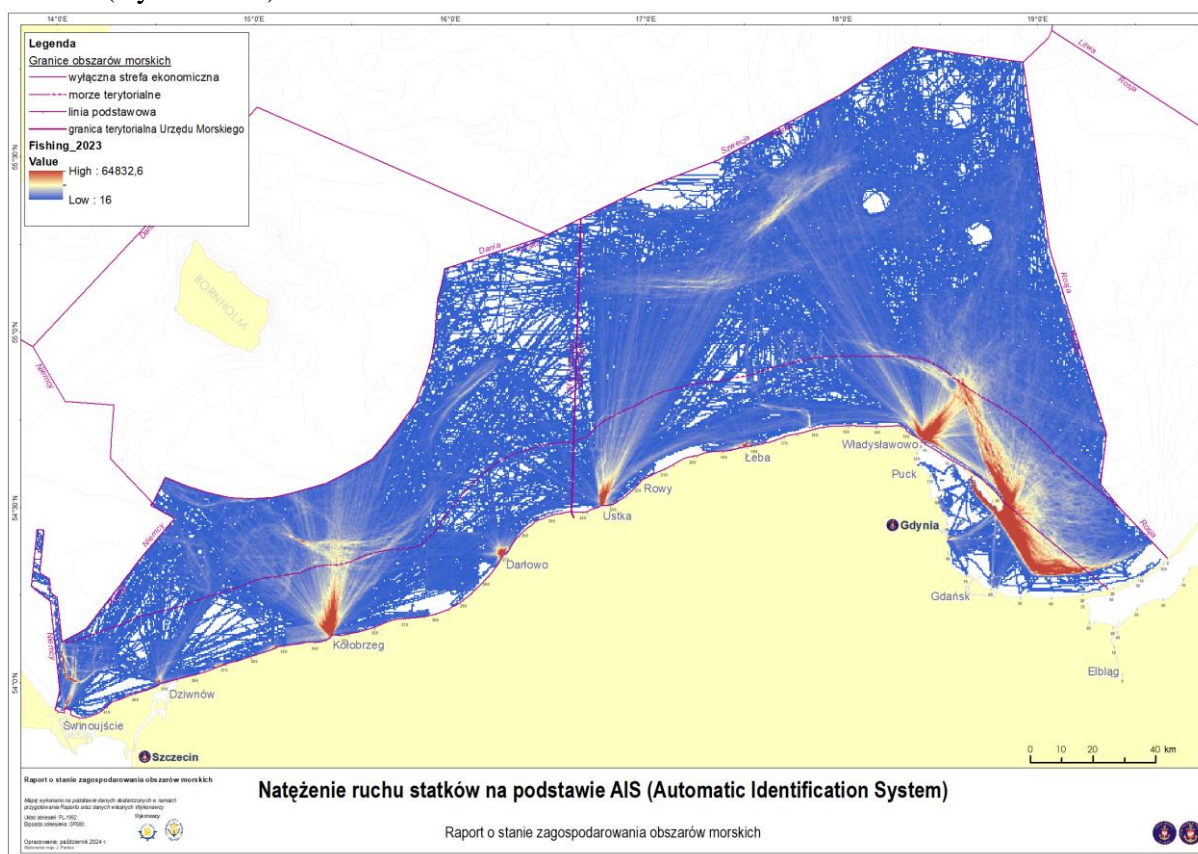
Port	Waga sprzedanej ryby (tony)		Wartość sprzedanej ryby (tys. zł)	
	2023	do 16.05.2024	2023	do 16.05.2024
Chłopy	64,46	29,13	449,43	96,79
Darłowo	51,07	8,00	488,46	66,58
Dziwnów	350,32	73,06	1 439,22	240,04
Dąbki	-	-	-	-
Dzwirzyno	15,07	7,64	44,92	23,34
Jarosławiec	1,98	0,68	7,23	2,23
Kołobrzeg	20 040,67	7 777,50	42 347,66	17 867,14
Międzyzdroje	3,51	-	7,80	-
Mrzeżyno	671,62	251,96	1 836,77	560,75
Niechorze	4,97	-	20,31	-
Rewal	25,78	16,68	86,35	49,16
Unieście	15,34	1,34	128,20	8,95
Ustronie Morskie	11,30	0,42	35,70	0,42
Świnoujście	349,00	147,97	728,98	237,46

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na bazie danych dostarczonych przez MRiRW



Rysunek 25. Wartość sprzedaży w portach i przystaniach położonych w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na bazie danych dostarczonych przez MRiRW

Jednostki rybackie bazujące w Kołobrzegu i Darłowie użytkują intensywnie łowisko kołobrzESCO-bornholmskie, są jednak w stanie przemieszczać się również na dalsze łowiska, np. Rynny Słupskiej. Rejon Rynny Słupskiej, która jest jednak głównym łowiskiem jednostek z Ustki (Rysunek 26).



Rysunek 26. Zagęszczenie tras jednostek rybackich w 2023 r.

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych AIS

Polowy

Bazując na danych uzyskanych z CMR za lata 2019-2023, polskie jednostki rybackie, z całkowitego wolumenu połowów, ok. 72% złowiły w polskich obszarach morskich (Tabela 6). Ponad 93% wszystkich połowów stanowiły szproty i śledzie, stanowiąc odpowiednio 72% i 20,5% połowów. Spośród podstawowych gatunków bałtyckich istotne (szczególnie dla floty przybrzeżnej) są połowy storni, które plasują się na trzecim miejscu, tworząc 5,3% całości połowów.

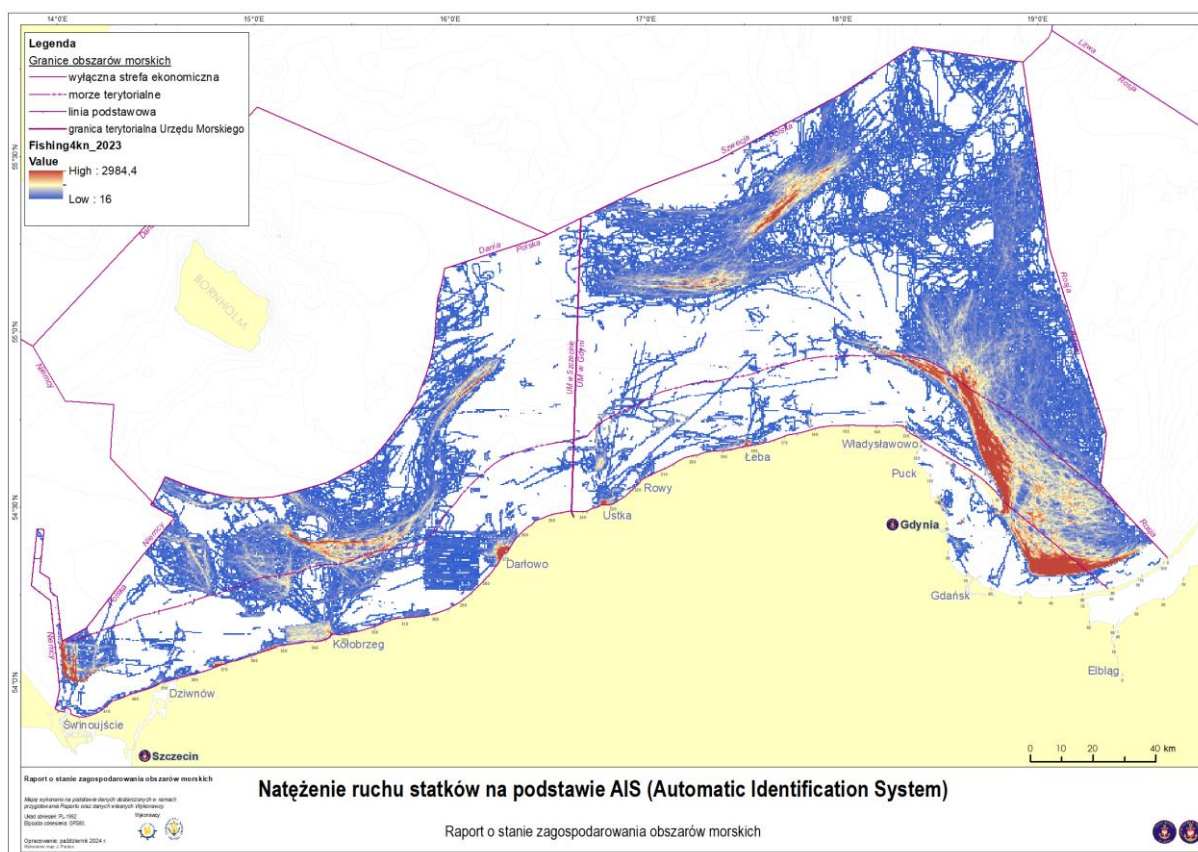
Połowy wykonywane na obszarach morskich w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie stanowiły w 2023 r. 24% połowów uzyskanych z całości POM. Połowy szprota i śledzia stanowiły 77 % całkowitego połowu w obszarach w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, trzecim gatunkiem poławianym w stosunkowo wysokiej liczbie była stornia (15,6%) (Tabela 6). Analiza danych wskazuje, że w badanym obszarze złowionych zostało prawie 100% wolumenu tobiasza i 70% storni (w odniesieniu do połowów w POM). Udział dorsza w połowach jest pomijalny z powodu ograniczania kwot połowowych, co jest efektem spadku stanu zasobów.

Tabela 6. Połowy polskich jednostek w obszarach morskich w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2023

Gatunek	Połowy łącznie (tony)	Połowy POM (tony)	Połowy DUM Szczecin	Udział połowów w DUM Szczecin do połowów POM (%)	Udział gatunku w połowach w DUM Szczecin [%]
łącznie	95 157,83	68 833,14	16 346,99	24%	
szprot	-	49 653,10	7 620,36	15,35%	46,6%
śledź	-	14 108,93	4 934,57	34,97%	30,2%
stornia	-	3 632,85	2 551,69	70,24%	15,6%
tobiasz	-	548,06	548,01	99,99%	3,3%
dorsz	-	127,59	92,77	72,71%	0,6%

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych CMR dostarczonych do Raportu

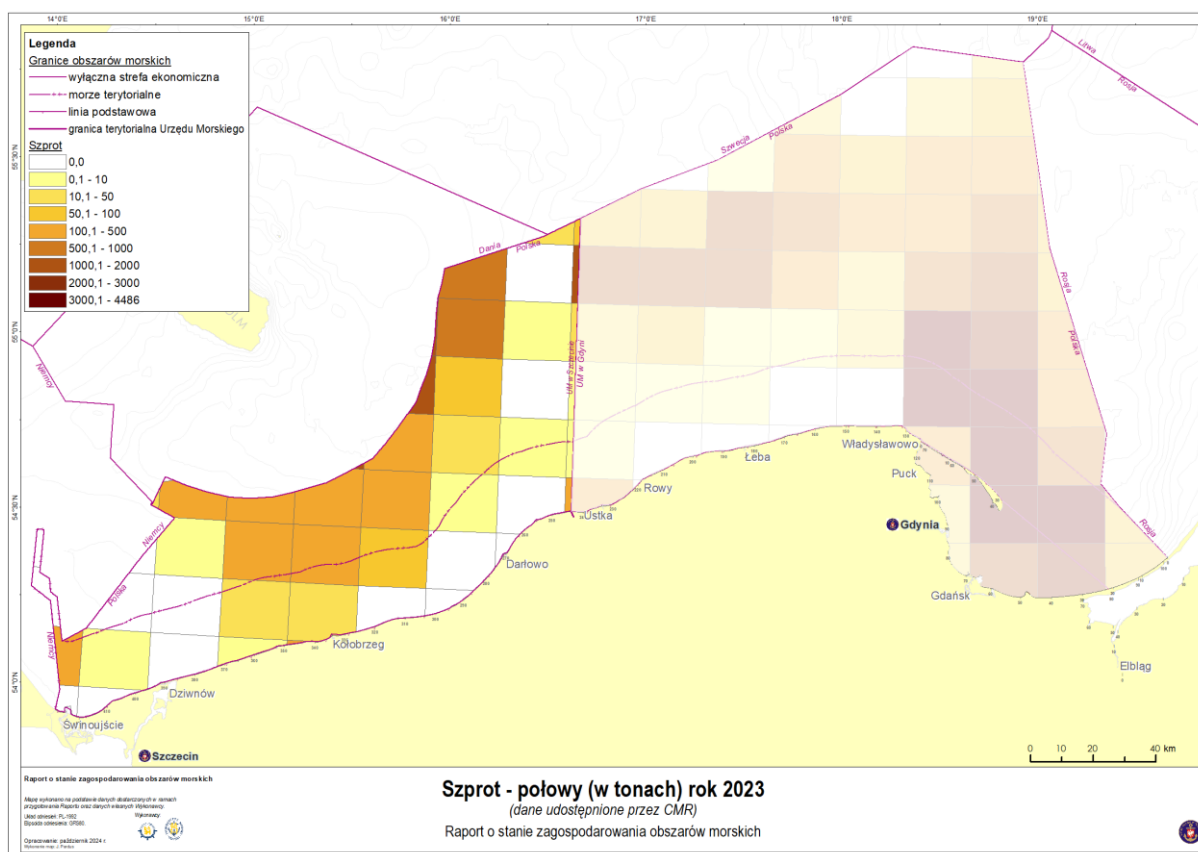
W trakcie prac nad PZPPOM, na obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie określono przestrzennie zasięg łowiska jednostek powyżej 12 m długości, tzw. łowiska kołobrzESCO-bornholmskiego. Analiza danych AIS wykonana na potrzeby Raportu, w odniesieniu do jednostek rybackich poruszających się z prędkością do 4 węzłów/godzinę (jednostki trałujące), wskazuje również na największą aktywność na tych akwenach (Rysunek 27).



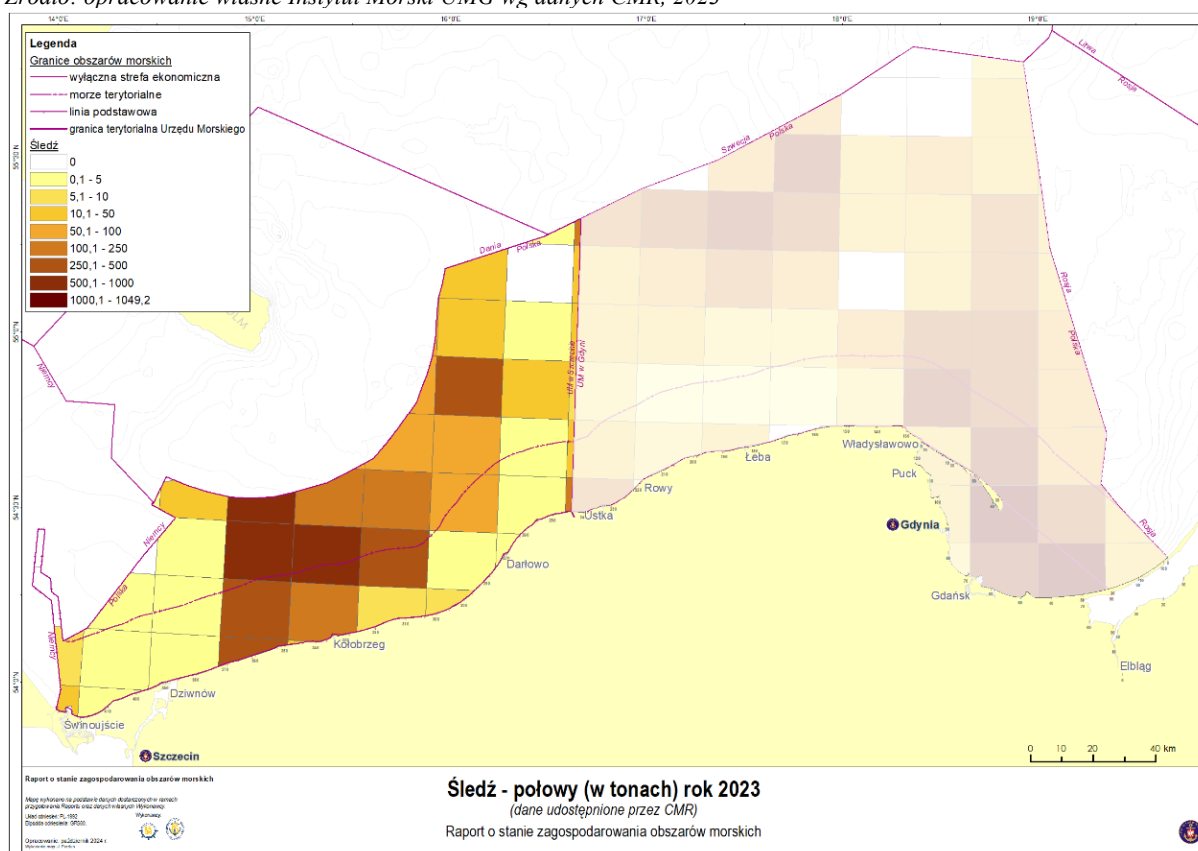
Rysunek 27. Aktywność jednostek trałujących, 2023 r.

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych AIS

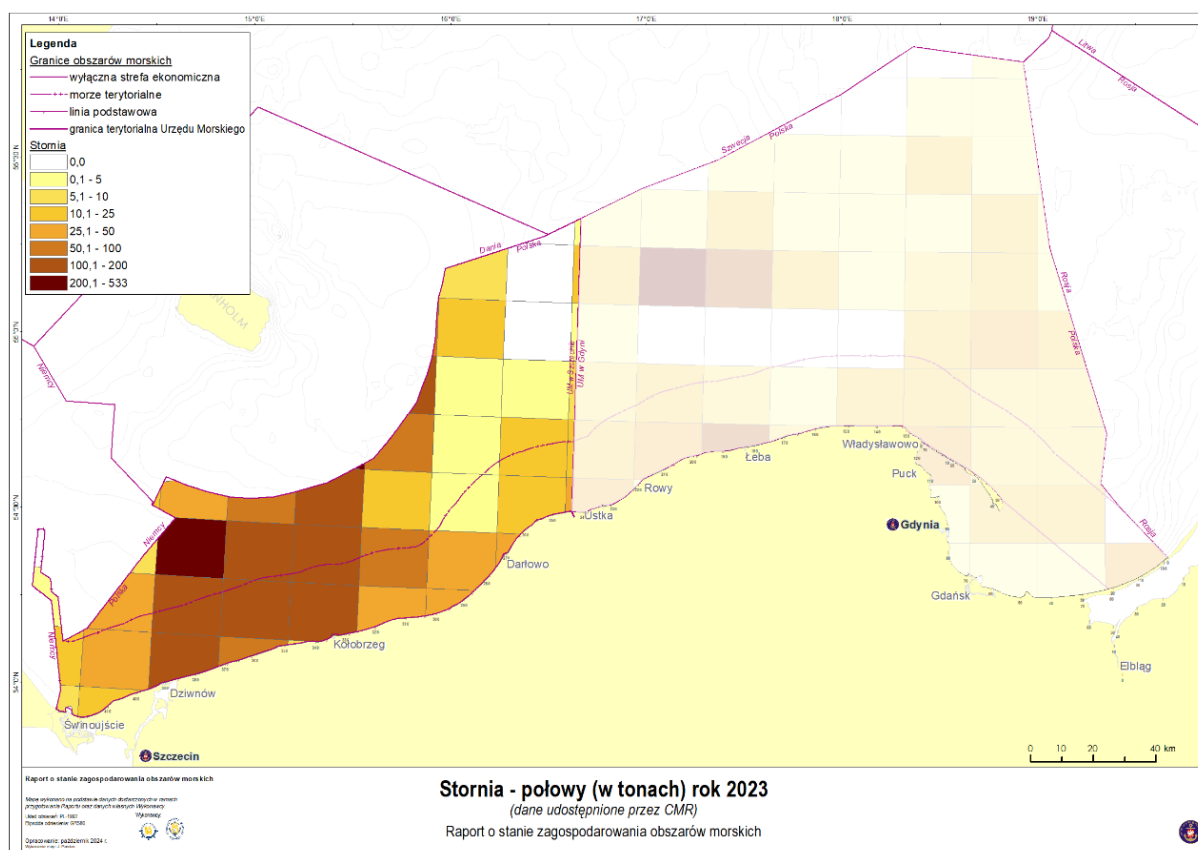
Analiza danych CMR w rozbiciu na kwadraty rybackie potwierdziła ważność tych obszarów dla połowów głównych gatunków (Rysunek nr 28, 29 i 30), zarówno pelagicznych (przede wszystkim śledź), jak i demersalnej storni.



Rysunek 28. Rozmieszczenie połowów szprot w polskich obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie
 Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG wg danych CMR, 2023



Rysunek 29. Rozmieszczenie połowów śledzia w polskich obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie
 Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG wg danych CMR, 2023



Rysunek 30. Rozmieszczenie połowów storni w polskich obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG wg danych CMR, 2023

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2019-2024

W latach 2019-2023 (dane za 2024 rok w momencie przeprowadzania analiz nie były dostępne) widoczne jest dalsze ograniczanie działalności rybackiej, co wynika z wprowadzania coraz bardziej restrykcyjnych kwot połowowych, kilkuletniego zakazu połowu dorsza ze względu na zły stan populacji wschodniego stada bałtyckiego czy opisanych wcześniej przestrzennych zakazów i ograniczeń ze strony WPRyb.

Konieczność dostosowania się do zmieniających się uwarunkowań sprawia, że dla wielu armatorów działalność rybacka staje się coraz mniej opłacalna. Źródłem wsparcia są głównie fundusze UE, dzięki którym w latach 2014-2020 można było otrzymać wsparcie na tymczasowe zaprzestanie działalności połowowej jak również trwałe zaprzestanie – złomowanie lub przekwalifikowanie statku. W ramach tego działania w latach 2016-2018 polska flota zmniejszyła się o 46 jednostek. W latach 2019-2023 liczba statków nie ulegała bardzo dużym zmianom. Sytuacja uległa zmianie w połowie 2024 r. wskutek uruchomienia dwóch naborów na wsparcie w trwałym zaprzestaniu działalności połowowej w ramach nowego Funduszu Europejskiego dla Rybactwa na lata 2021-2027. Zmiany we flocie rybackiej w latach obrazuje Tabela 7.

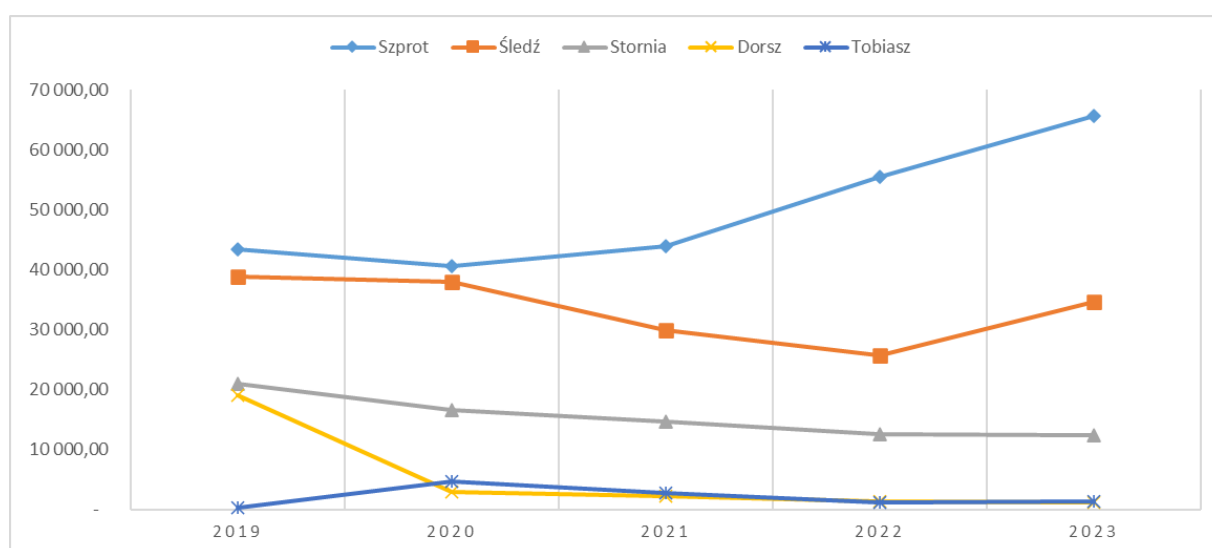
Tabela 7. Zmiany w liczbie aktywnych polskich statków rybackich

Długość całkowita Lc	Stan na 2019	Stan na 2020	Stan na 2021	Stan na 2022	Stan na 2023	Stan na 04.2024	Stan na 10.2024	2024*
mniejsza od 5 m	91	86	77	76	74	73	68	64
od 5 m do 7,99 m	239	244	251	253	255	256	243	222
od 8 m do 9,99 m	202	201	203	200	200	200	186	153
od 10 m do 11,99 m	133	131	131	129	129	129	110	84
od 12 m do 14,99 m	36	35	35	41	41	39	29	18
od 15 m do 18,49 m	24	24	23	22	23	23	16	8
od 18,5 m do 20,49 m	31	31	32	33	33	33	31	30
od 20,5 m do 25,49 m	30	30	30	30	29	29	27	26
od 25,5 m do 30,49 m	35	35	35	34	35	35	35	35
od 30,5 m do 40,5 m	4	4	4	4	3	3	3	3
suma	825	821	821	822	822	820	748	643

*z uwzględnieniem dotacji, które jeszcze nie skutkowały wyrejestrowaniem do października 2024

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych MRiRW, rejestru floty UE oraz wykazu dotacji

Zmiany w kwotach połowowych, wprowadzenie kilkuletniego zakazu połowów dorsza widoczne jest w systematycznym spadku wielkości połowów w analizowanych latach. W związku ze wzrostem ceny za kg ryby wzrosła jednak wartość sprzedaży głównych gatunków (Rysunek 31). Pod kątem wartości sprzedaży na czwartym miejscu w latach 2019-2023 pojawiały się zamiennie połowy dorsza i tobiasza, aczkolwiek należy podkreślić, że wartości te były wielokrotnie niższe niż pozostałych 3 gatunków.



Rysunek 31. Zmiany wartości sprzedaży głównych gatunków poławianych na polskich obszarach morskich (tys. zł)

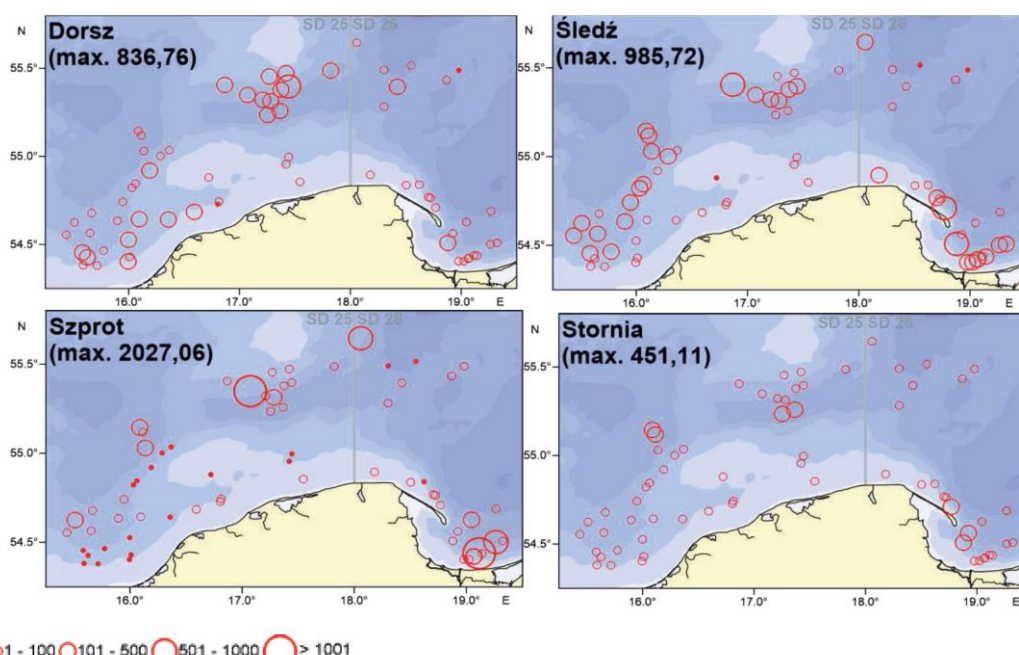
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych CMR

Stan stad ryb komercyjnych

Wyniki rejsu badawczego r/v Baltica, zrealizowanego w lutym 2024 r., w ramach którego przeprowadzono analizę liczebności ryb w polskich obszarach morskich, obejmujących podobszary ICES 25 i 26, wskazują na wzrost liczebności małych dorszy oraz istotne połowy śledzi i szprotów (Rysunek 32) (Wiadomości Rybackie, 2024)²¹. Poprawa warunków

²¹ Optymistyczne wyniki oceanograficzno-rybackich badań rejsu r/v Baltica z lutego 2024 roku, Wiadomości Rybackie, nr 3-4 (258), marzec-kwiecień 2024, Morski Instytut Rybacki

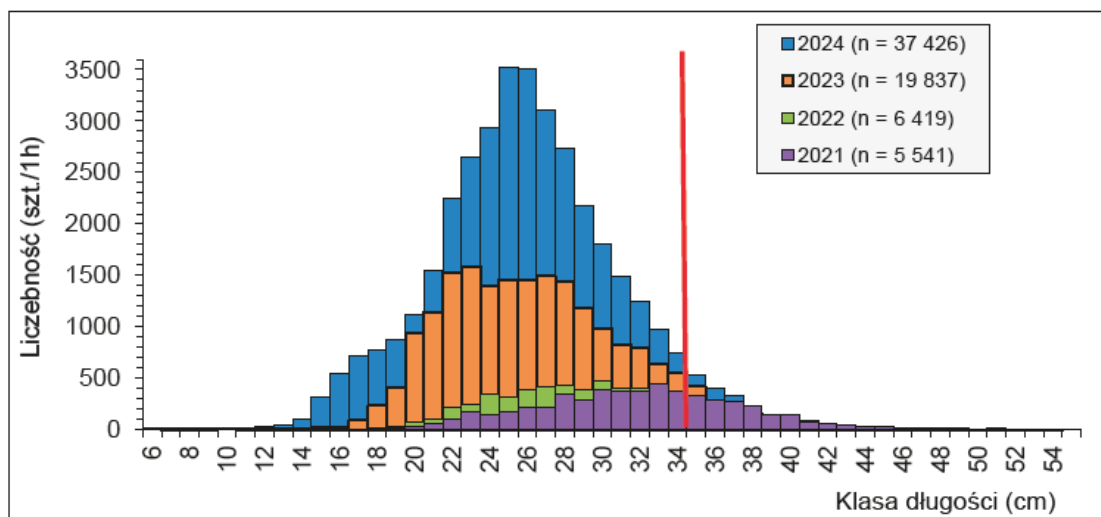
hydrologicznych, wynikająca z wlewu słonych wód z Morza Północnego, sprzyjała wzrostowi liczebności ryb w badanych obszarach. Wyniki te są optymistyczne i wskazują na poprawę stanu zasobów rybnych w południowym Bałtyku.



Rysunek 32. Wydajności połowów dorszy, śledzi, szprotów i storni (kg/h) w miejscach wykonania połowów badawczych w rejsie r/v Baltica (07-27.02.2024). (czerwone kółka – wydajności połowów w kg/h).

Źródło: Wiadomości Rybackie, nr 3-4 (258)

Wyniki rejsu wskazują na znaczny wzrost liczebności dorszy w porównaniu z poprzednimi latami. W szczególności odnotowano prawie dwukrotnie większą liczbę dorszy w 2024 r. (37 426 sztuk) niż w 2023 r. (19 837 sztuk) (Rysunek 33).



Rysunek 33. Rozkłady długości dorszy w połowach badawczych r/v Baltica w latach 2021-2024 (n – sumaryczna liczba ryb w całym rejsie, pionowa czerwona linia – minimalny wymiar handlowy)

Źródło: Wiadomości Rybackie, nr 3-4 (258)

Największe połowy dorszy miały miejsce w rejonie Rynny Słupskiej, gdzie odnotowano zaciągi o wydajności do 836,76 kg/h. Wyniki te wskazują na korzystne warunki w tym obszarze, wspomagane poprawą sytuacji tlenowej w wodach Bałtyku.

5. Obronność i bezpieczeństwo państwa

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja obronność i bezpieczeństwo państwa zdefiniowana jest w § 1 ust. 3 pkt 6 ustaleń ogólnych i oznacza *realizację zadań mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa narodowego, w szczególności ochrony i obrony wartości i interesów narodowych przed istniejącymi lub potencjalnymi zagrożeniami zewnętrznymi, w tym wykonywanie operacji wojskowych na poligonach Marynarki Wojennej, wykorzystanie torów wodnych i kotwiczowisk Marynarki Wojennej oraz ochrona obiektów, terytoriów i tras przepływu Marynarki Wojennej*. Funkcja została oznaczona symbolem literowym B.

§ 3 ust. 1 ustaleń ogólnych określa, że funkcja obronność i bezpieczeństwo państwa jest realizowana we wszystkich akwenach objętych planem. Dodatkowo, § 3 ust. 2 precyzuje, że wykonywanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych może być czasowo ograniczone poza ustaleniami planu ze względu na konieczność zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, jak również bezpieczeństwa życia ludzkiego.

W PZPPOM funkcja obronność i bezpieczeństwa państwa była ograniczona głównie do zadań realizowanych przez jednostki Marynarki Wojennej RP (MW RP). Ówczesna wykładnia pomijała kwestie ratownictwa morskiego. Wynikało to z zakresu ówczesnych dokumentów: *Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP* oraz *Strategicznej Koncepcji Bezpieczeństwa Morskiego RP*. W obu dokumentach kwestia obronności i bezpieczeństwa państwa dotyczyła tylko zagadnień czysto militarnych. W PZPPOM przyjęto, że jednostki realizujące funkcję obronności i bezpieczeństwa państwa mogą ją realizować we wszystkich akwenach objętych tym planem.

W PZPPOM, w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie wydzielono 3 akweny o funkcji podstawowej obronność i bezpieczeństwo państwa. Obejmowały one strefy wyznaczone na podstawie Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Są to POM.09.B, POM.05.B oraz POM.27.B (współdzielony z DUM w Gdyni). Poligony niebędące strefami zamkniętymi, tory wodne MW RP oraz strefy ochronne terenów zamkniętych zostały wyznaczone w PZPPOM jako podakweny.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

Zadania w zakresie bezpieczeństwa i obronności w Polsce wykonuje Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, przy pomocy Biura Bezpieczeństwa Narodowego. Biuro to stanowi merytoryczno-organizacyjne zaplecze Rady Bezpieczeństwa Narodowego. Dokumentem strategicznym realizującym politykę militarno-obronną państwa polskiego jest *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego RP*. Na przestrzeni badanych lat dokument był aktualizowany, np. 12 maja 2020 r. wprowadzono nowe podejście do obronności z uwzględnieniem cyberbezpieczeństwa oraz wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa w sytuacji narastającego zagrożenia ze strony Federacji Rosyjskiej. Wskazano również konieczność zwiększenia wydatków na obronność z budżetu państwa. Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz.U. z 2024 r. poz. 248, 834, 1089, 1222, 1248), zwana dalej ustawą o obronie Ojczyzny, uchyla *Strategię* z 2020 r. Obecnie trwają prace nad przygotowaniem jej

nowej wersji. W odniesieniu do zagadnień morskich opracowano *Strategiczną Koncepcję Bezpieczeństwa Morskiego RP*, która zmierza do stworzenia systemu współdziałania wszystkich instytucji państwa celem budowania bezpieczeństwa morskiego. Głównym zadaniem *Koncepcji* jest zainspirowanie możliwie szerokiej debaty i ukierunkowanie działań organów państwa.

Wspomniana ustawa *o obronie Ojczyzny* wprowadza znaczącą zmianę w dokumentach prawno-strategicznych w odniesieniu do zagadnień militarnych, gdyż konsoliduje i porządkuje wszystkie przepisy dotyczące Sił Zbrojnych. Zapisy ustawy odnoszą się również do kwestii morskich, regulując działania państwa na obszarze morskim, jak zabezpieczenie wód terytorialnych w razie zewnętrznego zagrożenia i w czasie wojny. Ustanowiono dowództwo generalne dla wszystkich jednostek militarnych, w tym MW RP. Ustanowiono ponadto dowództwo operacyjne zajmujące się kierowaniem działaniami towarzyszącymi, takimi jak ochrona granic, szkolenia, kontrola czy ratownictwo morskie.

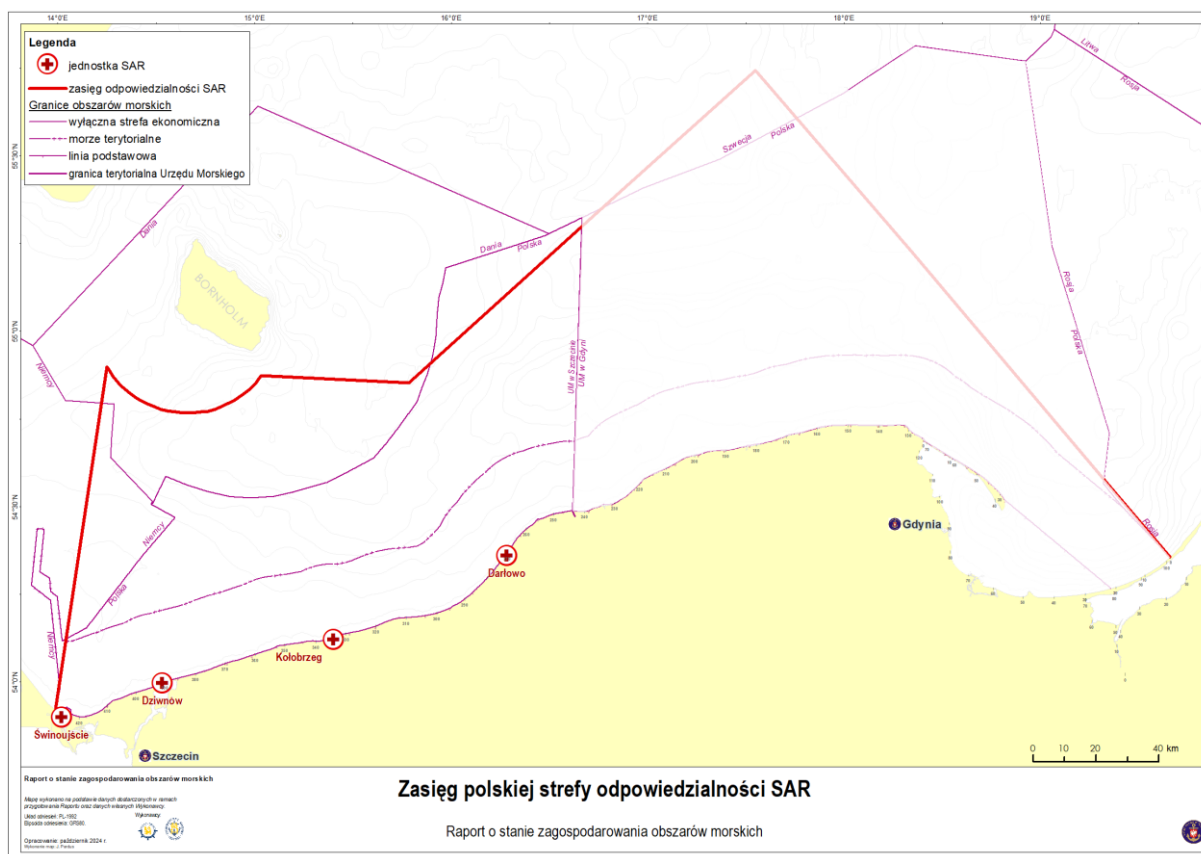
Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotycząca rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej antybalistycznych obronnych rakiet przechwytyjących, sporządzona w Warszawie dnia 20 sierpnia 2008 r. oraz *Protokół zmieniający Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącą rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej antybalistycznych obronnych rakiet przechwytyjących*, sporządzoną w Warszawie dnia 20 sierpnia 2008 r. sporządzony w Krakowie dnia 3 lipca 2010 r. dały asumpt do ustanawiania w miejscowości Słupsk-Redzikowo Terenu Zamkniętego pod nadzorem wojsk Stanów Zjednoczonych, służącego do przechwytywania pocisków balistycznych. Zgodnie z ustawą z dnia 25 września 2015 r. *o ratyfikacji Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi*, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. zostaje usankcjonowany status oraz koncepcja bazy w Redzikowie, w której rozmieszczono elementy amerykańskiego systemu obrony przeciwrakietowej. Zostały tam również określone reguły wykorzystania bazy przez siły zbrojne Stanów Zjednoczonych. Przepisy te zostały uwzględnione w PZPPOM poprzez przedstawienie koncepcji tej inwestycji. Baza w Redzikowie jest obecnie inwestycją skończoną i funkcjonującą.

C) STAN OBECNY

Ustawa *o obronie Ojczyzny* wprowadza istotne zmiany w organizacji jednostek militarnych i okołomilitarnych, porządkując i konsolidując kluczowe przepisy dotyczące funkcjonowania jednostek podległych wojsku. Ustawa precyzuje, że Sztab Wojska Polskiego w obszarze morskim, oprócz dowodzenia jednostkami MW RP, sprawuje również kontrolę nad strażą graniczną oraz jednostkami ratownictwa morskiego, takimi jak Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR – *Search and Rescue*). SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Została ona powołana do życia w dniu 1 stycznia 2002 r.. Zadaniem SAR jest niesienie pomocy i likwidowanie zagrożeń na akwenach

polskich obszarów morskich, koordynacja oraz przeprowadzanie akcji ratowniczych na morzu, a także usuwanie szkodliwych substancji ropopochodnych.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa nie została wymieniona w rozdziale dotyczącym obronności i bezpieczeństwa państwa w PZPPOM. Jednakże ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie morskim* uwzględnia kwestie jednostek i organizacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na morzu, w tym SAR. Jednostka ta dysponuje 14 bazami, w tym 5 na obszarze województwa zachodniopomorskiego, które swoimi zasięgami bezpośrednio oddziałują na obszar jurysdykcji Urzędu Morskiego w Szczecinie (Rysunek 34). Są to Morskie Ratownicze Centrum Koordynacji w Świnoujściu oraz 3 morskie stacje ratownicze: Dziwnów, Kołobrzeg, Darłowo. Jedna stacja znajduje się na Zalewie Szczecińskim – Trzebież.

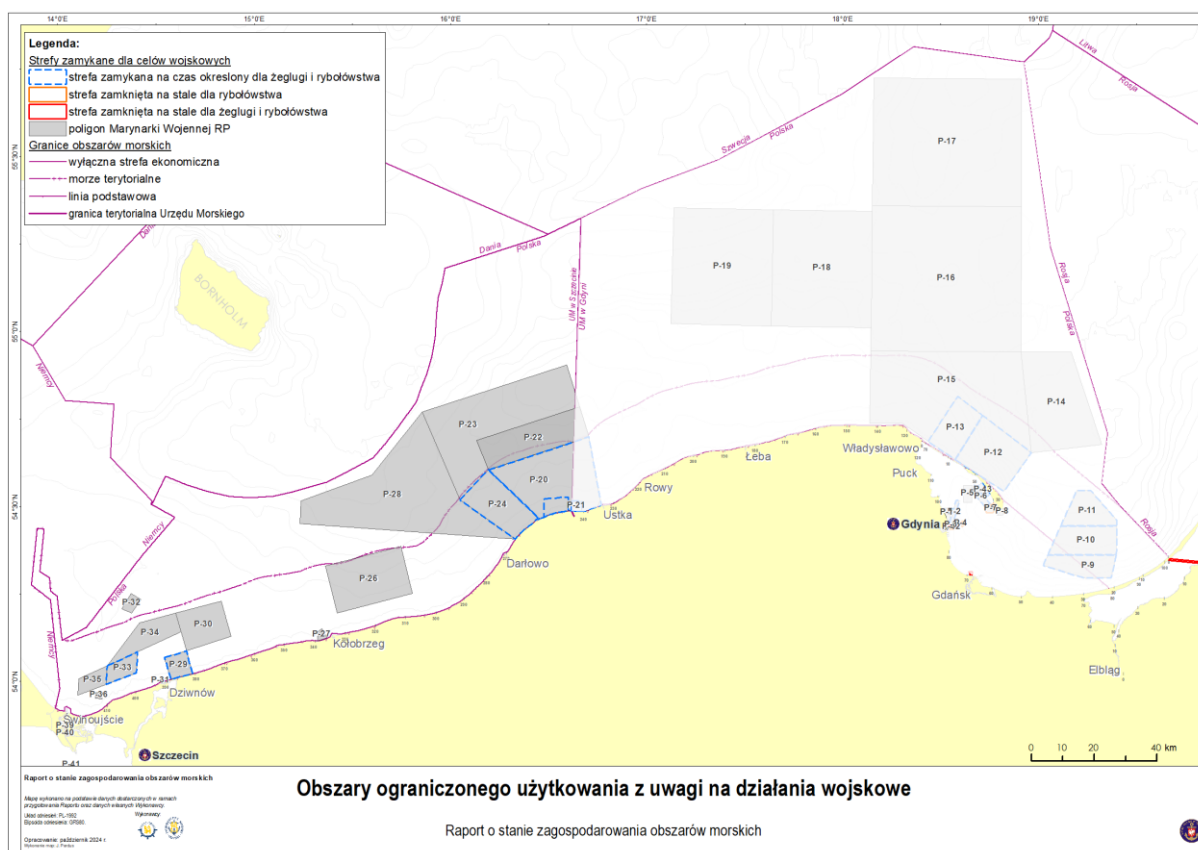


Rysunek 34. Lokalizacja baz SAR wraz z zasięgiem statków SAR

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie raportu Naczelnej Izby Kontroli²²

Obecnie obowiązuje nowe rozporządzenie – Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 12 stycznia 2022 r. *zmieniające rozporządzenie w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej*. Większość zmian lokalizacyjnych wprowadzonych w ww. rozporządzeniu dotyczyła modyfikacji kształtu istniejących poligonów lub korekty ich współrzędnych granicznych. Dodatkowo, granice poligonów w otoczeniu Centralnego Poligonu Sił Powietrznych uległy korekcie, tworząc jeden większy obszar. Relokacji uległy również poligony w rejonie pomiędzy Świnoujściem a Dziwnowem. Łącznie, siedem poligonów morskich zmieniło swoje powierzchnie w analizowanym okresie (Rysunek 35).

²² <https://www.nik.gov.pl/najnowsze-informacje-o-wynikach-kontroli/system-ratownictwa-morskiego.html>



Rysunek 35. Rozmieszczenie polygonów Marynarki Wojennej RP na obszarze jurysdykcji DUM w Szczecinie
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych dostarczonych do Raportu

Obronność i bezpieczeństwo państwa to funkcja, która powinna opierać się na przepisach ustawy o *obronie Ojczyzny*, która określa organizację takich jednostek. Stąd, oprócz polygonów MW RP, kotwiczowisk MW RP, tras żeglugowych MW RP, winna od teraz obejmować również obszary straży granicznej oraz jednostki SAR. Strefy zamykane i strefy zamknięte polygonów zostały utrzymane i obejmują te same lokalizacje co w PZPPOM. Zmianie uległy powierzchnie poszczególnych polygonów. Najwięcej zmian nastąpiło na wysokości portu Kołobrzeg.

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2019-2024

Od zakończenia prac nad PZPPOM rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej dotyczące lokalizacji stref zamykanych dla żeglugi rybołówstwa zostało zaktualizowane dwa razy. Stąd nastąpiły zmiany przestrzenne wymienionych polygonów. Doszło do lekkich korekt przebiegu torów wodnych MW RP, niewpływających na badany obszar. Podsumowując, zmiany w lokalizacji obszarów wojskowych nie zmieniają swojego oddziaływania na inne sektory gospodarki morskiej.

W PZPPOM uwzględniono obowiązujące wówczas Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 kwietnia 2014 r. w *sprawie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej*. W badanym okresie wprowadzono nowe przepisy – Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 maja 2021 r. w *sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej*. Rozporządzenie z 2021 r. zostało następnie zmienione przez rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 12 stycznia 2022 r., które wprowadzało dodatkowe wymogi

Legenda:

- poligon MW (zmiana położenia poligonu)
- poligon MW (korekta współrzędnych granicy)
- poligon MW z PZPPOM
- Granice obszarów morskich
- wylączna strefa ekonomiczna
- morze terytorialne
- linia podstawowa
- granica terytorialna Urzędu Morskiego

Poligony Marynarki Wojennej - zmiany

Raport o stanie zagospodarowania obszarów morskich

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych dostarczonych do Raportu

- P-28, P-30, P-32, P-34 - zmiana współrzędnych;
- P-20, P-22, P-23 - korekta współrzędnych.

W analizowanym okresie w województwie zachodniopomorskim utworzono dwie nowe strefy ochronne terenów zamkniętych w garnizonie Kołobrzeg. W obu przypadkach strefy oddziaływania wchodzi na obszar morski, na którym zakazuje się budowy nowych obiektów o określonej wysokości. Kompleksy również uniemożliwiają budowę farm wiatrowych w swoich strefach ochronnych, co przy zakazie budowy morskich farm wiatrowych na wodach morza terytorialnego nie ma praktycznego znaczenia dla lokalizacji obszarów E.

6. Ochrona przyrody

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja ochrona środowiska i przyrody zdefiniowana jest w § 1 ust. 3 pkt 6 ustaleń ogólnych i oznacza *zapewnienie przestrzeni niezbędnej do ochrony środowiska i utrzymania wartości przyrodniczych polskich obszarów morskich; uwzględnia to konieczność:*

- a) *ochrony różnorodności biologicznej i siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt (w tym gatunków chronionych),*
- b) *zachowania właściwego funkcjonowania ekosystemu,*
- c) *utrzymania dobrego stanu wód morskich lub jego poprawy,*
- d) *zapewnienia człowiekowi możliwości zrównoważonego korzystania z walorów krajobrazowych środowiska oraz prowadzenia badań naukowych, których wyniki będą służyć ochronie środowiska i przyrody.*

Funkcja została oznaczona symbolem literowym O.

§ 3 ustaleń ogólnych określa, że funkcja ochrona środowiska i przyrody jest realizowana we wszystkich akwenach objętych PZPPOM. Ust. 2 precyzuje, że wykonywanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych może być czasowo ograniczone poza ustaleniami planu ze względu na konieczność zapewnienia ochrony środowiska i przyrody, zaś ust. 3 podkreśla, że ochrona środowiska stanowi istotny warunek podejmowania działań w poszczególnych akwenach niezależnie od tego, czy dotyczy obszaru objętego ochroną prawną, czy też nie.

W PZPPOM, w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, wyznaczono 2 akweny o funkcji podstawowej ochrona środowiska i przyrody. Są to: POM.42.O dla obszaru Natura 2000 Ławica Słupska (współdzielony z DUM w Gdyni) oraz POM.12.O dla obszaru Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej i Zatoka Pomorska.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030 jest planem ochrony i odtwarzania przyrody w Unii Europejskiej, częścią tzw. „Zielonego Ładu”. Plan ten opracowała w maju 2020 r. Komisja Europejska, a w październiku 2020 r. dokument został przyjęty przez wszystkie państwa członkowskie UE w trybie konkluzji Rady Unii Europejskiej. Strategia ustala cele, jakie powinny być osiągnięte do 2030 r., W szczególności są to:

- utworzenie spójnej sieci obszarów chronionych: prawna ochrona co najmniej 30% powierzchni lądowej UE i co najmniej 30% obszaru morskiego UE oraz integracja korytarzy ekologicznych w ramach prawdziwej transeuropejskiej sieci przyrodniczej – tzw. cel 30% obszarów chronionych;
- objęcie ochroną ścisłą co najmniej jednej trzeciej obszarów chronionych UE (tj. co najmniej 10% obszaru lądowego i 10% obszaru morskiego), w tym wszystkich pozostałych lasów pierwotnych i starych lasów UE – tzw. cel 10% ochrony ścisłej;
- efektywnie zarządzanie wszystkimi obszarami chronionymi, w tym wyznaczenie jasnych celów i środków ochrony oraz prowadzenie odpowiedniego monitoringu;

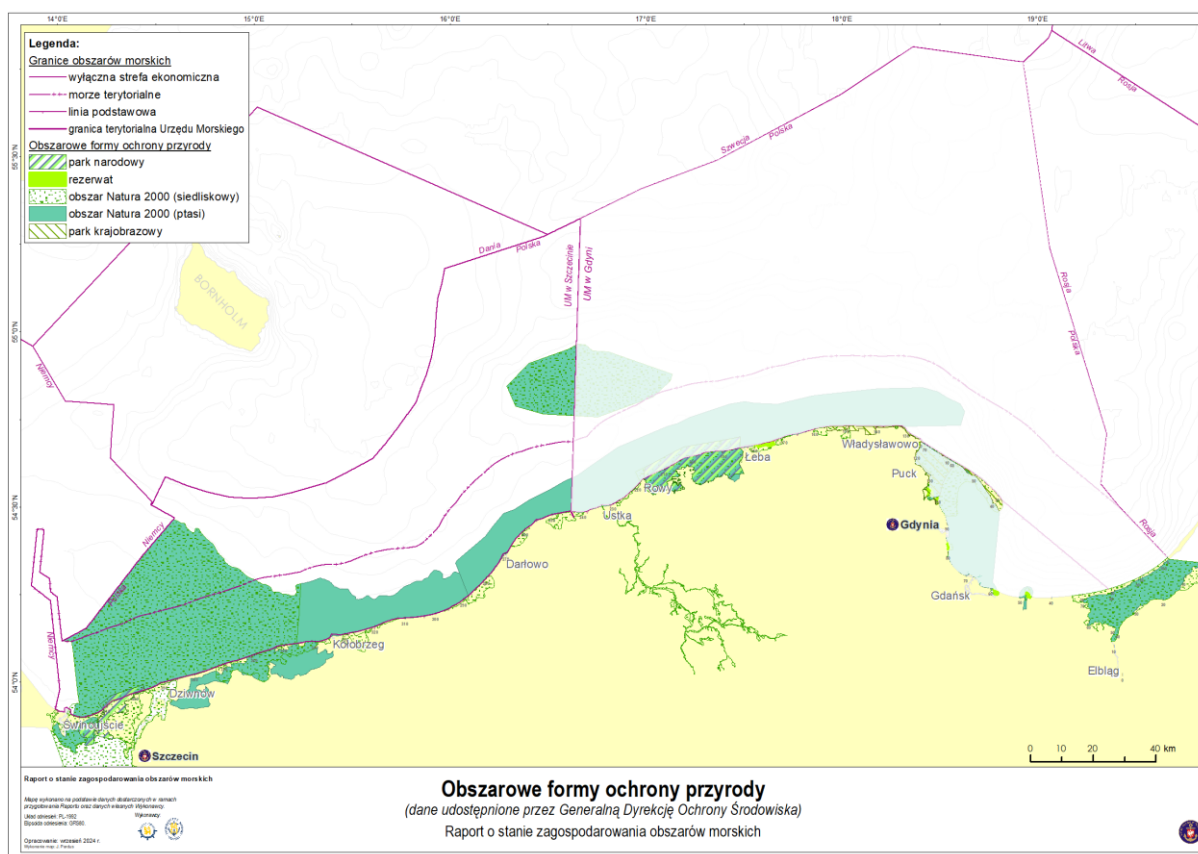
- odtworzenie zdegradowanych ekosystemów, w tym ekosystemów gromadzących węgiel. Stan ochrony siedlisk przyrodniczych i gatunków o znaczeniu europejskim nie może się pogarszać. Co najmniej 30% wspomnianych siedlisk i gatunków ma osiągnąć właściwy stan ochrony lub przynajmniej wykazywać trend pozytywny. Określają to tzw. cele odtwarzania przyrody.

17 czerwca 2024 r. przyjęto projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie *odbudowy zasobów przyrodniczych (Nature Restoration Law)*. Polska była przeciwna jego przyjęciu. Regulacja weszła w życie 18 sierpnia 2024 r.

Pozostałe dokumenty zostały wskazane w dalszej części rozdziału, a także zebrane w rozdziale 15 – Kluczowe akty prawne i dokumenty strategiczne.

C) STAN OBECNY

Od momentu przyjęcia PZPPOM na obszarze planowania w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie nie został utworzony nowy morski obszar chroniony (Rysunek 37). Zaktualizowane informacje w zakresie stanu prawnego i dokumentów dotyczących ochrony istniejących obszarów objętych ochroną prawną znajdują się w Tabeli 8.



Rysunek 37. Istniejące formy ochrony przyrody w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024

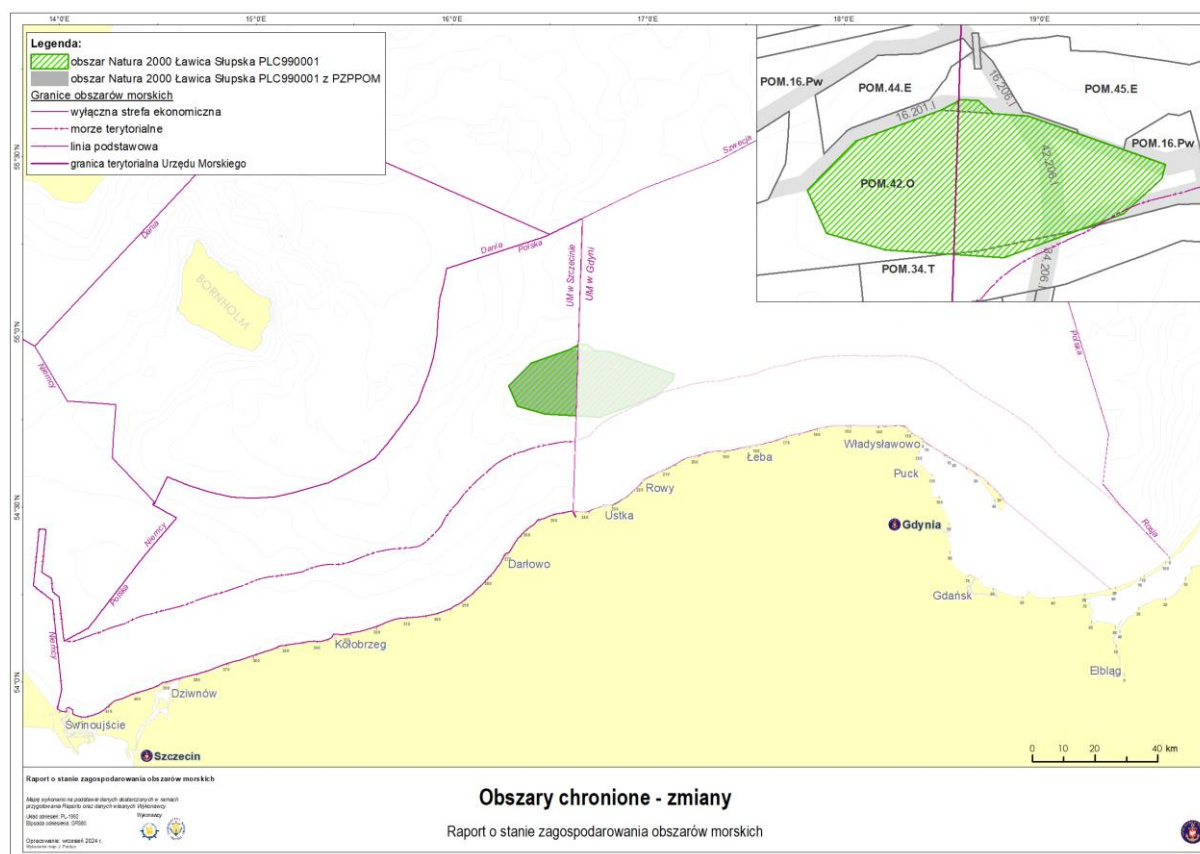
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Tabela 8. Zestawienie informacji o obszarach morskich objętych ochroną prawną w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie

Obszar chroniony	Stan prawny	Aktualna sytuacja dot. ochrony części morskiej nadzorowanej przez Urząd Morski w Szczecinie
Woliński Park Narodowy	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 marca 1960 r. w sprawie utworzenia Wolińskiego Parku Narodowego (Dz.U. nr 14 poz. 79) – akt uznany za uchylony Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1996 r. w sprawie Wolińskiego Parku Narodowego (Dz.U. nr 4 poz. 30, z późn. zm.) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 lutego 2013 r. w sprawie nadania statutu Wolińskiemu Parkowi Narodowemu z siedzibą w Międzyzdrojach (Dz.U. poz. 318)	Poza właściwością UM
Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 27 marca 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja na Zatoce Pomorskiej (PLH990002) (Dz.U. z 2023 r. poz. 895)	Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 maja 2022 r. o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarze „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” (PLH990002). W 2014 r. opracowano projekt planu ochrony Obszaru. Przewiduje się przygotowanie aktualizacji tego projektu dla części morskiej ze środków Funduszy Europejskich FEnIKS 2021-2027
Wolin i Uznam PLH320019	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Wolin i Uznam (PLH320019) (Dz.U. z 2021 r. poz. 2418)	Przewidziano opracowanie projektu planu ochrony w ramach programu FEnIKS 2021-2027
Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 9 października 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński (PLH320018) (Dz.U. z 2023 r. poz. 2389)	Obwieszczenie RDOŚ w Szczecinie (znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh) z dnia 17 września 2021 r. ws. tymczasowych celów ochrony RDOŚ Szczecin jest w trakcie opracowywania projektu planu zadań ochronnych dla części lądowej Przewidziano opracowanie projektu planu ochrony dla części morskiej w ramach programu FEnIKS 2021-2027
Delta Świny PLB320002	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.)	Przewidziano opracowanie projektu planu ochrony w ramach programu FEnIKS 2021-2027

Obszar chroniony	Stan prawny	Aktualna sytuacja dot. ochrony części morskiej nadzorowanej przez Urząd Morski w Szczecinie
Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.)	Obwieszczenie RDOŚ w Szczecinie (znak WOPN-ON.6322.24.2021.KA) z dnia 14 grudnia 2021 ws. tymczasowych celów ochrony Przewidziano opracowanie projektu planu ochrony w ramach programu FEnIKS 2021-2027
Zatoka Pomorska PLB990003	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.)	Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 3 lutego 2022 r. o przyjęciu tymczasowych celów ochrony dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarze Zatoka Pomorska PLB990003 W 2014 r. opracowano projekt planu ochrony Obszaru. Przewiduje się przygotowanie aktualizacji tego projektu dla części morskiej ze środków Funduszy Europejskich FEnIKS 2021-2027
Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.)	Przewidziano opracowanie projektu planu ochrony w ramach programu FEnIKS 2021-2027
Zalew Szczeciński PLB320009	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.)	Obwieszczenie RDOŚ w Szczecinie (znak WOPN-ON.6322.17.2021.RCh.3) z dnia 17 grudnia 2021 ws. tymczasowych celów ochrony Przewidziano opracowanie projektu planu ochrony w ramach programu FEnIKS 2021-2027
Ławica Słupska PLC990001	Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 9 października 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ławica Słupska (PLC990001) (Dz.U. z 2023 r. poz. 2347)	W 2020 r. opracowano projekt planu ochrony Obszaru, który został przekazany MKiŚ Dokonano korekty SDF, w tym granicy Obszaru (Rysunek 38)

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG



Rysunek 38. Przebieg skorygowanej granicy obszaru Natura 2000 Ławica Słupska PLC990001 na tle wydzielen PZPPOM
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie SDF

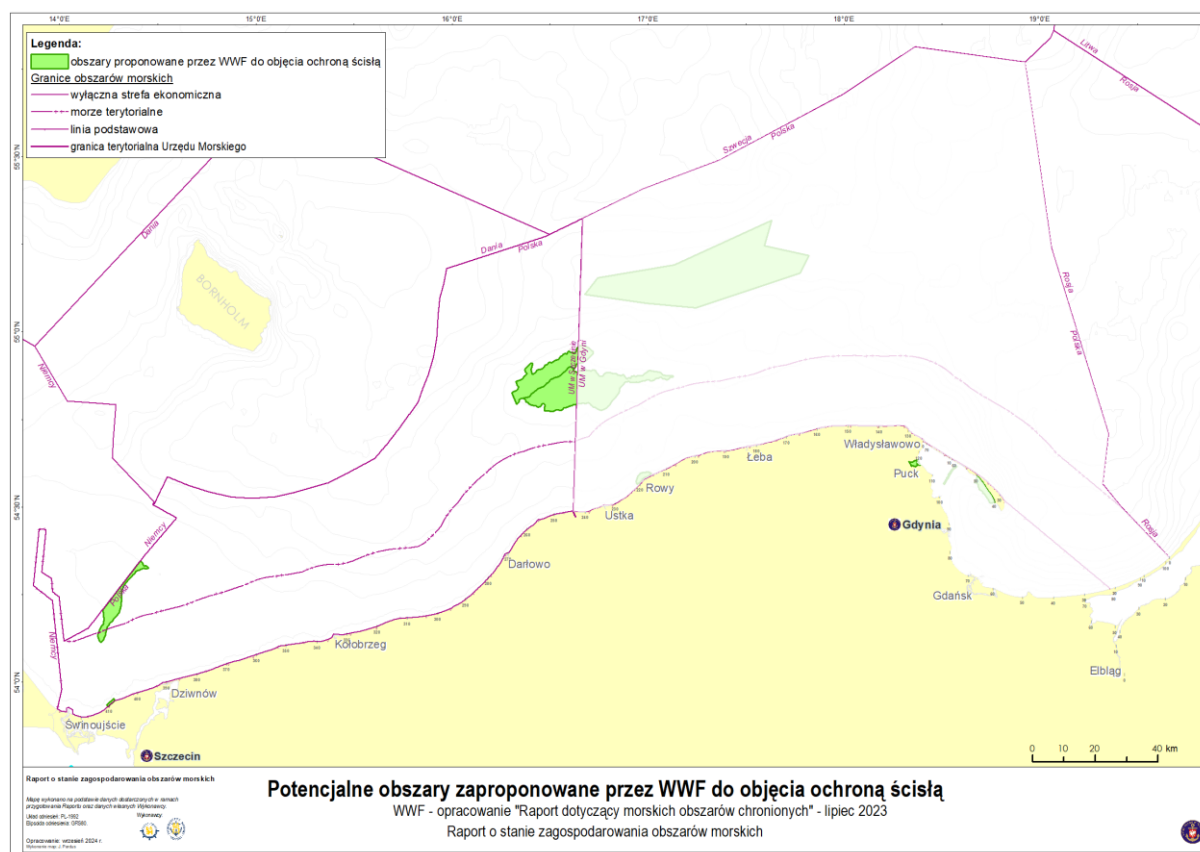
Realizacja zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego oraz podpisanych porozumień

Nowe potencjalne obszary chronione

Jak wskazano wcześniej, unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030 ustaliła cele, jakie powinny być osiągnięte do 2030 r., w szczególności co do utworzenia spójnej sieci obszarów chronionych.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi z MKiŚ w ramach współpracy na forum państw UE, Państwa Członkowskie zostały poproszone o opracowanie i przekazanie Komisji Europejskiej tzw. *pledges*, czyli usystematyzowanych deklaracji o obecnym systemie obszarów chronionych (i ewentualnie innych obszarach efektywnego wdrażania środków ochronnych), spełniających kryteria określone notą KE w sprawie obszarów chronionych i o możliwościach /zamiarach rozwoju systemu obszarów chronionych w perspektywie 2030 r. Celem przedłożenia takiego raportu miało być określenie aktualnego i potencjalnego wkładu poszczególnych krajów w osiągnięcie celów postawionych w ww. strategii. Deklaracja miała mieć charakter fakultatywny. Do kwietnia 2024 r. 7 z 27 krajów członkowskich przedstawiło stosowne dokumenty. W tym gronie nie było Polski. Ani w resorcie środowiska, ani podległych lub nadzorowanych przez resort jednostkach dotychczas nie został opracowany dokument z propozycjami objęcia ochroną nowych obszarów. Z końcem listopada 2024 r. w MKiŚ rozpoczęły się prace nad Krajowym Planem Odbudowy Zasobów Przyrodniczych.

Roboczy raport został natomiast opracowany w ramach Koalicji 10% na zlecenie WWF Polska (Michałek i in. 2023). W oparciu o analizy przeprowadzone przez zespół naukowców biorących udział w projekcie WWF, przygotowano syntetyczne zestawienie propozycji modyfikacji istniejącego systemu morskich obszarów chronionych w POM (Rysunek 39). Poza Rynną Słupską opisywane w raporcie obszary są już częścią innych form ochrony przyrody. Postulat dotyczy zaś wzmocnienia rangi ich ochrony z uwagi na cennieść i wysokie walory przyrodnicze. Łącznie do objęcia ochroną ścisłą wskazano 11 obszarów o powierzchni 147926,8 ha, co stanowi 4,84% powierzchni polskich obszarów morskich. Zarekomendowano ponadto zmianę granic jednego z istniejących rezerwatów przyrody – Mewiej Łachy.



Rysunek 39. Proponowane zmiany w systemie morskich obszarów chronionych

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie Michałek i in. 2023

W lipcu 2024 r. Klub Przyrodników opublikował raport pt. „Potrzebne uzupełnienia sieci obszarów siedliskowych Natura 2000 w Polsce – wg stanu wiedzy na 30 czerwca 2024 r.”²³. Propozycje obejmują także obszary morskie (Rysunek 40):

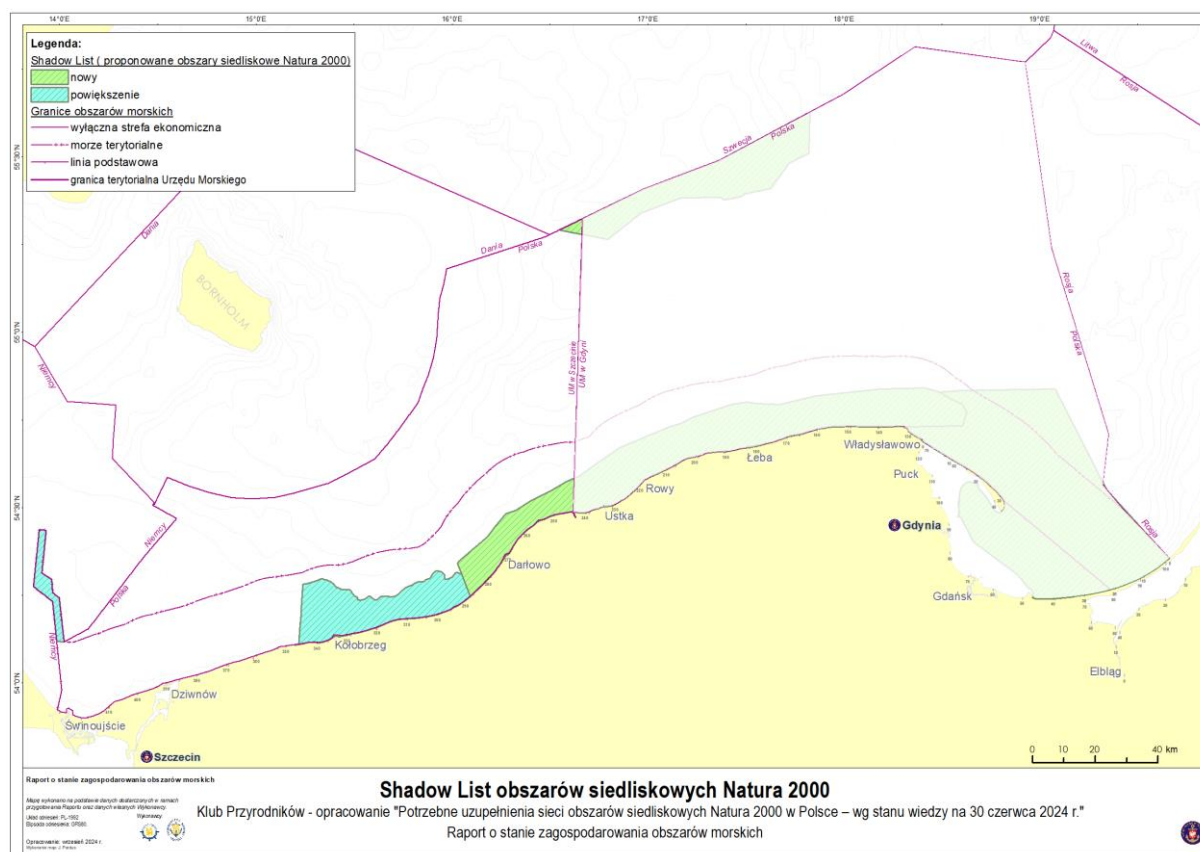
- nowy obszar Ostoja na Ławicy Środkowej dla ochrony morświna;
- nowy obszar Zatoka Gdańska dla ochrony morświna, foki szarej i parposza;
- przekształcenie obszaru Przybrzeżne Wody Bałtyku PLB990002 w obszar PLC z dodaniem morświna i powiększenie obszaru Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 do granic obszaru Zatoka Pomorska PLB990003, aby uzyskać wspólny obszar PLC;

²³ https://kp.org.pl/pdf/ShadowList_Natura2000hab_20240701.pdf

- powiększenie obszaru Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 w związku z roszczeniami Polski do tych wód morskich.

Nie wskazano na tej liście obszaru wyznaczonego w PZPPOM z uwagi na cenność dla awifauny (akwen POM.92.O – Wschodnie wody przygraniczne), ale zawierałby się on w granicach nowego obszaru Zatoka Gdańska.

Powierzchnia morskich obszarów chronionych, zgodnie z powyższymi propozycjami i informacjami zawartymi w raporcie Klubu Przyrodników, wzrosłaby o 468 744 ha, co stanowi 15% POM. Łącznie obejmowałyby one 39% powierzchni POM.



Rysunek 40. Propozycje zmiany systemu morskich obszarów chronionych

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie raportu Klubu Przyrodników, 2024

Kryteria identyfikacji obszarów objętych ochroną prawną

Cel 30% – O ile obszary Natura 2000 wliczają się do celu 30%, ponieważ zostały wyznaczone w celu ochrony przyrody i różnorodności biologicznej, to inne krajowe obszary chronione i OECM (inne skuteczne obszarowe środki ochronne) powinny być wliczane do celu tylko, jeśli spełniają minimum kryteriów określonych w Dokumencie Służb Komisji – *Kryteria i wytyczne dotyczące wyznaczania obszarów chronionych* (SDW(2022) 23 final). Co ważne, OECM mogą obejmować obszary objęte jakąś formą ochrony prawnej niemającej związku z ochroną siedlisk i gatunków (obszary przeznaczone do ochrony wód, obszary ochrony przeciwpowodziowej, obszary wojskowe o ograniczonym dostępie, środki ograniczające rybołówstwo, obszary, na których zlokalizowane są kable podmorskie, dziedzictwo kulturowe).

Cel 10% – Chociaż decyzja o tym, które obszary należy objąć ochroną ścisłą, będzie się musiała opierać na wymogach ekologicznych właściwych dla każdego z miejsc, to należy

zwrócić uwagę na cel Strategii, jakim jest objęcie ochroną ekosystemów bogatych w węgiel. Priorytetowo należy traktować ekosystemy zapewniające usługi ekosystemowe, np. ekosystemy wodne posiadające dużą wartość ze względu na nienaruszony stan lub rolę w zapewnianiu łączności ekologicznej dla ryb wędrownych. Ścisła ochrona może być istotna w przypadku obszarów, na których występują organizmy reliktowe, miejsca reprodukcji zagrożonych gatunków (w POM na przykład Rynna Słupska). Wskazuje się ponadto na skupiska trawy morskiej.

Istotne z punktu widzenia ochrony przyrody są ponadto: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady *Wspólna polityka rybołówstwa dziś i jutro: pakt na rzecz rybołówstwa i oceanów* (COM(2023)103 final) oraz Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – *Plan działania UE: ochrona i odbudowa ekosystemów morskich w celu zapewnienia zrównoważonego i odpornego rybołówstwa* (COM(2023) 102 final), omówione w rozdziale 4 – Rybołówstwo.

Biorąc pod uwagę powyższe analizy dotyczące obszarów chronionych, przyszły proces planistyczny powinien być ściśle skoordynowany z pracami MKiŚ nad wdrażaniem nowego prawa UE w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, ale również klimatu (co się ze sobą wiąże, patrz rozdział – Koncepcja Climate smart MSP).

Ponadto obecnie (październik 2024 r.) realizowany jest projekt MPA Europe, który ma na celu wyznaczenie optymalnych lokalizacji morskich obszarów chronionych (z ang. *marine protected area* – MPA) w europejskich morzach²⁴.

Ochrona małych walen

We wrześniu 2024 r. przyjęto rezolucję wraz z wytycznymi dot. ochrony populacji walen, opracowaną w ramach *Porozumienia o ochronie małych walen* (UNEP/ASCOBANS/Resolution 10.5). Rezolucja zwraca się do Stron o wdrożenie tych wytycznych podczas przeglądu i/lub aktualizacji krajowych planów zagospodarowania przestrzennego²⁵.

Załącznik 2 do Rezolucji 10.5 dotyczący morskiego planowania przestrzennego (z ang. *maritime spatial planning* – MSP) koncentruje się na wskazówkach, jak zintegrować ochronę małych walen z procesami planistycznymi. Jednym z istotniejszych zapisów w kontekście planowania przestrzennego jest ten wskazujący konieczność adaptacji planów do zmian w ekosystemie morskim, np. w związku ze zmianami w rozmieszczeniu i wzorcach mobilności walen (wprowadzenie tzw. adaptacyjnego zarządzania). W procesie planistycznym istotne będzie zatem analizowanie i uwzględnianie wyników najnowszych badań czy monitoringów (analiza najnowszej wiedzy dot. ssaków morskich w POM została wykonana w niniejszym raporcie, patrz rozdział 12 – Stan środowiska morskiego). Zgodnie z wytycznymi, informacja o stanie walen na obszarze planu musi być podana w samym planie (na mapach i w formie tekstowej) i powinna obejmować dane na temat długoterminowych trendów w liczebności gatunków. Plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich powinny uwzględniać

²⁴ <https://mpa-europe.eu/>

²⁵ https://www.ascobans.org/sites/default/files/document/ascobans_res10.5_maritime-spatial-planning.pdf

ekologicznie spójną sieć obszarów morskich i rozległe obszary ochrony walen. Planom powinna ponadto towarzyszyć szczegółowa ocena przestrzennie skumulowanych skutków działalności człowieka (zarówno istniejącej, jak i planowanej) na walenie. Ta ocena powinna zostać opublikowana w raporcie Prognoza oddziaływania na środowisko. W załączniku 2 omówiono również najważniejsze zagrożenia i presje oraz środki zaradcze, które powinny być częścią MSP (na przykład wprowadzono koncepcję stref buforowych wokół obszarów wrażliwych, szczególnie podkreślając potrzebę ochrony przed podwodnym hałasem pojawiającym się w trakcie posadawiania turbin wiatrowych i badań sejsmicznych. Jako środek łagodzący proponuje się kurtyny bąbelkowe, które redukują rozprzestrzenianie się hałasu)²⁶.

Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło swoje uwagi do projektu rezolucji w piśmie nr DGMiZS-3.513.18.2024 z dnia 31 lipca 2024 r. W szczególności podkreślono, że w polskim prawodawstwie procedurą, która analizuje oddziaływanie na środowisko oraz nakłada obowiązek łagodzenia niekorzystnych oddziaływań, jest ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określona na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Plan zagospodarowania przestrzennego POM nie jest właściwy (nie ma podstaw prawnych) do opracowania regulacji w zakresie sposobów realizacji poszczególnych inwestycji, jak również nie jest narzędziem wyznaczania obszarów chronionych. Z całą pewnością uwarunkowania przyrodnicze, w tym nowe dane naukowe dotyczące występowania ssaków morskich, powinny jednak stanowić ważny materiał planistyczny. Z tego względu i w tym celu w niniejszej pracy wykazano fakt zwiększenia się stanu wiedzy o POM (również w odniesieniu do walen).

HELCOM i Bałtycki Plan Działania (z ang. *Baltic Sea Action Plan – BSAP*)

Zaktualizowany w 2021 r. BSAP wyznacza cele do osiągnięcia przez strony HELCOM w perspektywie do 2030 r. w zakresie ochrony środowiska Morza Bałtyckiego.

W BSAP określona została kluczowa wizja – „*zdrowe środowisko Morza Bałtyckiego, w którym różne składniki biologiczne funkcjonują w równowadze, co skutkuje dobrym stanem ekologicznym, a jednocześnie wspiera on szeroki zakres zrównoważonej działalności gospodarczej i społecznej człowieka*”. Zaktualizowany dokument stanowi zbiór około 200 działań ujętych w cztery główne segmenty: bioróżnorodność; eutrofizacja; substancje niebezpieczne i śmieci; działalność na morzu.

Ponadto zaktualizowany BSAP zawiera segment poświęcony tematom horyzontalnym, dotyczącym takich kwestii przekrojowych jak: zmiany klimatu; monitoring; **planowanie przestrzenne obszarów morskich**; analizy ekonomiczne i społeczne; wymiana wiedzy i podnoszenie świadomości; główne punktowe źródła zanieczyszczeń (*hot spots*); finansowanie. W odniesieniu do planowania przestrzennego obszarów morskich wskazano na następujące istotne działania:

²⁶ https://www.ascobans.org/sites/default/files/document/ascobans_res10.5_annex2_maritime-spatial-planning.pdf

- wykorzystanie planowania przestrzennego obszarów morskich z zastosowaniem podejścia ekosystemowego do wspierania założeń i celów Bałtyckiego Planu Działania oraz przyczyniania się do zrównoważonej działalności na morzu;
- wykorzystanie morskiego planowania przestrzennego jako narzędzia do identyfikowania i wskazywania obszarów o wysokiej wartości przyrodniczej zidentyfikowanych przez odpowiedzialne organy środowiskowe;
- wykorzystanie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w celu odsunięcia działalności człowieka z dala od obszarów, na których może ona powodować poważne szkody lub zakłócenia morskiego ekosystemu.

Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej (RDSM) (z ang. *Marine Strategy Framework Directive* – MSFD)

W **Programie ochrony wód morskich** (POWM), który jest opracowywany w ramach dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej wskazano blok działań „Ustanowienie stref wolnych od trwałych ingerencji antropogenicznych w planach zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich i planach ochrony obszarów Natura 2000”, w którym zasugerowano zmiany m.in. PZPPOM. Zestawienie propozycji zmian wraz z opinią autorów niniejszego Raportu przedstawiono w Tabeli 9. Obecnie (stan na listopad 2024 r.) projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia programu ochrony wód morskich jest ponownie procedowany legislacyjnie.

Tabela 9. Analiza propozycji ujętych w POWM (pomięto zapisy odnoszące się do Zalewów, które nie są przedmiotem prac w ramach niniejszego Raportu)

Lp.	Zapis w POWM	Propozycja zmian w POWM	Opinia autorów niniejszego Raportu
1.	W planie (z nielicznymi wyjątkami) przyjęto zasadę, że wszelkie ograniczenia mające na celu ochronę środowiska i przyrody formułuje się w sposób, który pozostawia realne rozstrzygnięcia do etapu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko lub na obszar Natura 2000, co jest bardzo wygodne dla inwestorów, ale stwarza ryzyko dużych zagrożeń dla walorów przyrodniczych.	Brak	Wskazane założenie zostało przyjęte, ponieważ podstawą do wskazywania szczegółowych ograniczeń może być tylko dogłębna analiza dot. konkretnych przedsięwzięć, w określonej lokalizacji, technologii z uwzględnieniem danych z inwentaryzacji przyrodniczej. Taka wiedza na etapie sporządzania dokumentu strategicznego jakim jest PZPOM nie była i nie będzie pełna. Aktem prawnym o podstawowym znaczeniu przy ocenie oddziaływania na środowisko jest ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko a także dyrektywa w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko. Zatem szczegółowa ocena wpływu realizacji inwestycji morskich m.in. poszczególnych MFW, wydobywania minerałów ze złóż na elementy środowiska, obszary chronione, z uwzględnieniem oddziaływań transgranicznych i skumulowanych powinna zostać przeprowadzona w oparciu o zapisy ww. przepisów na etapie inwestycyjnym (co zresztą się dzieje i ma odzwierciedlenie w niezwykle rozbudowanych co do treści raportach oos a następnie decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach).
2.	W planie zrezygnowano z możliwości sformułowania ustaleń wiążących samorządy województw oraz gmin w zakresie zagospodarowania pasa nadbrzeżnego i terenów sąsiednich; w rezultacie istnieje możliwość realizacji w pobliżu morza takich inwestycji, które w przyszłości wymuszą zwiększenie stopnia ochrony brzegów morskich, a tym samym spowodują wzrost nakładów na ochronę brzegów morskich i jednocześnie wzrost ingerencji w strefę brzegową.	W kartach akwenów sąsiadujących z brzegiem wprowadzić wiążące dla samorządów województw oraz gmin ustalenia w zakresie zagospodarowania pasa nadbrzeżnego i terenów sąsiednich w celu dostosowania zagospodarowania lądu do minimalnego wymaganego poziomu ochrony brzegów morskich; co do zasady, zabudowę w pobliżu akwenów należy Dopuszczać tylko na odcinkach, dla których określony Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 2266) minimalny wymagany	W kartach akwenów znajdują się ustalenia wiążące samorządy. Można rozważyć rozszerzenie ich zakresu na kolejnym etapie planistycznym.

Lp.	Zapis w POWM	Propozycja zmian w POWM	Opinia autorów niniejszego Raportu
		poziom bezpieczeństwa brzegów N wynosi przynajmniej 50.	
3.	W akwenu 42.O (Ławica Słupska, siedliska Natura 2000 1110 i 1170) nie zakazano trałowania dennego.	W akwenu 42.O (Ławica Słupska, siedliska Natura 2000 1110 i 1170) wprowadzić zakaz trałowania dennego. Powiększyć granice akwenu 42.O, zgodnie z Uchwałą nr 9 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2022 r. w sprawie wyrażenia zgody na przekazanie Komisji Europejskiej dokumentu "Lista zmian w sieci obszarów Natura 2000.	Ewentualna korekta zapisów w zakresie rybołówstwa powinna być skonsultowana ze środowiskiem rybackim po analizie danych dot. połowów na obszarze Ławicy Słupskiej. Sugestia dot. zmiany granic jest zbieżna z projektem rozporządzenia ws. planu ochrony obszaru Natura 2000 PLC990001, gdzie wskazano: „Rekomenduje się zmianę granic akwenu POM.42.O tak aby obejmował całą powierzchnię siedliska 1170, zgodnie z Dokumentacją przyrodniczą obszaru Natura 2000 Ławica Słupska PLC990001 (Michalek i in. 2020)”. Rekomenduje się przeprowadzenie takiej korekty.
4.	W akwenu 42.O zalecono wstrzymanie działań inwestycyjnych z zakresu eksploatacji kruszyw do czasu uchwalenia planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Ławica Słupska, co wyraźnie sugeruje możliwość dopuszczenia takich działań w ramach planu ochrony pomimo, że poszukiwania i wydobywania kruszyw nie ma wśród funkcji dopuszczonych przez plan zagospodarowania.	Usunąć zapis sugerujący, że po uchwaleniu planu ochrony dla obszaru Natura 2000 Ławica Słupska dopuszczalna byłaby eksploatacja kruszyw.	Intencją zapisu nie jest dopuszczenie eksploatacji kruszyw po wprowadzeniu planu ochrony obszaru Natura 2000 PLC990001. W 2020 r. powstał projekt rozporządzenia ws. <i>ustanowienia planu ochrony obszaru Natura 2000 Ławica Słupska PLC990001</i> , w którym jednym z warunków zachowania właściwego stanu ochrony jest „ <i>Zaniechanie wydobywania minerałów i węglowodorów w granicach siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków</i> ”. Ten akt prawny nie ma jednak nadal charakteru wiążącego (stan październik 2024).

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN I REKOMENDACJE

Od przyjęcia PZPPOM nie wyznaczono nowych morskich obszarów chronionych, ale uchwalono akty prawne, których celem jest poprawa skuteczności ochrony przyrody. Propozycje modyfikacji sieci morskich obszarów chronionych zostały ujęte w ekspertyzach, które nie mają jednak charakteru wiążącego. Przyszły proces planistyczny powinien być zatem ściśle skoordynowany z pracami MKiŚ nad wdrażaniem nowego prawa UE w zakresie ochrony różnorodności biologicznej i klimatu. Należy ponadto zwrócić uwagę na rekomendacje w zakresie uwzględnienia ochrony waleni przy rewizji planu.

Zmieniła się granica obszaru Natura 2000 Ławica Słupska PLC990001. Wobec tego rekomenduje się skorygowanie granicy akwenu POM.42.O. Można ponadto rozważyć (po konsultacjach ze środowiskiem rybackim) wprowadzenie zakazu trałowania dennego w granicy akwenu POM.42.O.

Dla obszarów siedliskowych przyjęto rozporządzenia MKiŚ *ws. specjalnego obszaru ochrony*. Dla niektórych obszarów Natura 2000 przyjęto „tymczasowe cele ochrony”. W 2028 r. planuje się zakończenie procesu opracowania projektów planów ochrony dla wszystkich obszarów Natura 2000 w części morskiej. W trakcie rewizji PZPPOM na bieżąco należy sprawdzać stan prac nad wdrażaniem poszczególnych projektów rozporządzeń (niektóre procesy legislacyjne są już bardzo zaawansowane) i w razie potrzeby korygować zapisy w kartach akwenów, w części opisującej uwarunkowania.

7. Poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż (z uwzględnieniem polityki surowcowej)

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż zdefiniowana jest w § 1 ust. 3 pkt 8 ustaleń ogólnych i oznacza – *poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie ze złóż węglowodorów oraz innych kopalin użytkowych, wód podziemnych oraz innych substancji, których wydobywanie może przynieść korzyść gospodarczą, z wyłączeniem:*

- a) badań geologicznych służących rozpoznawaniu osadów i złóż, których celem nie jest przygotowanie do ich wydobywania,*
- b) prac geologicznych niewymagających uzyskania koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie kopalin, prowadzonych w szczególności w celu ustalenia budowy geologicznej kraju lub określenia warunków hydrogeologicznych,*
- c) prac geologiczno-inżynierskich,*
- d) pozyskiwania piasku na cele ochrony brzegu morskiego,*
- e) sporządzania map i dokumentacji geologicznej oraz projektowania i wykonywania badań na potrzeby wykorzystania ciepła Ziemi lub korzystania z wód podziemnych,*
- f) ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych.*

Funkcja została oznaczona symbolem literowym K.

Zgodnie z rozstrzygnięciami PZPPOM (§ 7 ust. 1 ustaleń ogólnych) poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż jest dopuszczone wyłącznie w akwenach wskazanych w planie.

Akweny o funkcji K są również wymienione w § 11 ust. 1 pkt 10 i 11 – jako inwestycje celu publicznego. Ust. 6 wskazuje, że podziemne składowanie dwutlenku węgla może być prowadzone w akwenach o funkcji podstawowej rezerwa dla przyszłego rozwoju z dopuszczeniem wydobywania na podstawie odrębnych przepisów.

Plan wskazuje również trzy złoża, które podlegają ochronie przed zagospodarowaniem trwale uniemożliwiającym ich eksploatację i które są zlokalizowane w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie – są to złoża: piasków z minerałami ciężkimi „Ławica Odrzana” Nr 17035; wód termalnych „Trzęsacz GT-1” Nr 16751 oraz wód leczniczych „Dziwnówek Józef” Nr 7944.

Funkcją powiązaną z poszukiwaniem, rozpoznawaniem złóż kopalin oraz wydobywaniem kopalin ze złóż jest wznoszenie sztucznych wysp i konstrukcji oraz infrastruktura techniczna.

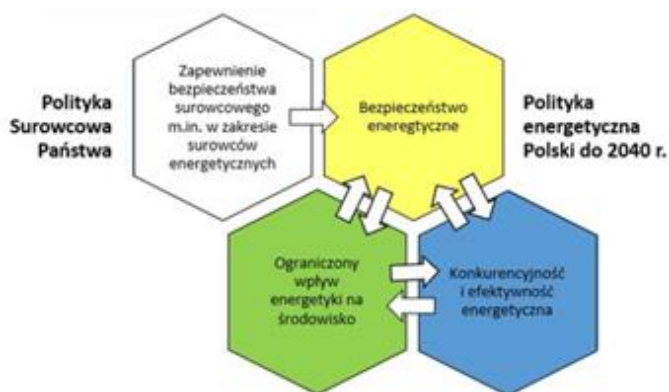
B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

Polityka Surowcowa Państwa (PSP2050), przyjęta 29 marca 2022 r., ma na celu stworzenie efektywnego systemu zarządzania surowcami mineralnymi oraz wprowadzenie zmian prawnych i instytucjonalnych, aby zapewnić bezpieczeństwo surowcowe Polski. Jest ona ściśle powiązana z PEP 2040, PEP 2030 oraz KPEiK (Rysunek 41).

Polityka Surowcowa Państwa określa **surowce strategiczne i krytyczne** dla krajowej gospodarki. Przy dodatkowym uwzględnieniu surowców krytycznych dla Unii Europejskiej wskazuje, które surowce są niezbędne do realizacji wyznaczonych krajowych i europejskich celów gospodarczych. Jej nadrzędnym celem jest zabezpieczenie długoterminowego dostępu do tych surowców, poprzez odpowiednie planowanie przestrzenne. Działania te są także zgodne z unijnymi wytycznymi dotyczącymi surowców

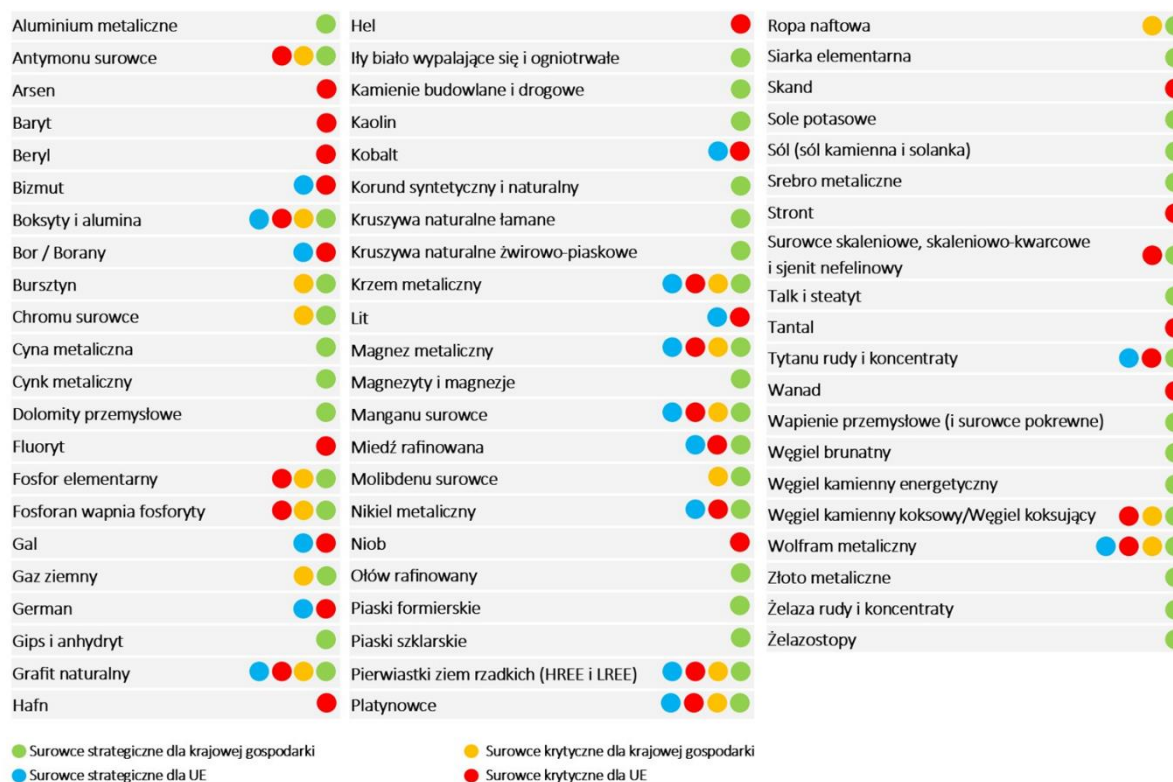
krytycznych. W 2011 r. Komisja Europejska przygotowała pierwszą listę surowców krytycznych dla Unii Europejskiej, lista ta jest aktualizowana co 3 lata (2011, 2014, 2017, 2020 i 2023).

11 kwietnia 2024 r. zostało podpisane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych (tzw. rozporządzenie UE dot. surowców krytycznych – Critical Raw Material Act) (PE-CONS 78/1/23 REV 1). Rysunek 42 przedstawia zestawienie surowców strategicznych i krytycznych dla UE (wg ww. tego rozporządzenia), jak i dla gospodarki krajowej (wg. MKiŚ).



Rysunek 41. Spójność celów określonych w PSP2050 oraz celów ujętych w PEP2040

Źródło: Polityka Surowcowa Państwa (PSP2050), 2022, MKiŚ, Warszawa



Rysunek 42. Wykaz złóż strategicznych i krytycznych dla Polski i UE

Źródło: <https://www.gov.pl/web/klimat/surowce-strategiczne-i-krytyczne-dla-polski-i-ue> uaktualnione październik 2024

Zaprezentowany w październiku 2024 r. projekt *Aktualizacji Krajowego Planu w dziedzinie Energii i Klimatu do 2030 r.* w Obszarze Zapewnienia Bezpieczeństwa Energetycznego, określa Cel. 3.1.2. Perspektywiczne pokrywanie zapotrzebowania na surowce krytyczne. Polska posiada złoża różnych kopalin, dlatego możliwe jest występowanie również tych, które są wymogiem innowacyjnej transformacji – czyli tzw. surowców krytycznych i strategicznych. Z tego względu opracowany, a następnie wdrażany będzie krajowy program poszukiwań surowców krytycznych, tak aby zidentyfikować perspektywę występowania złóż kopalin do produkcji surowców krytycznych i strategicznych dla UE, które są niezbędne do prowadzenia transformacji energetycznej.

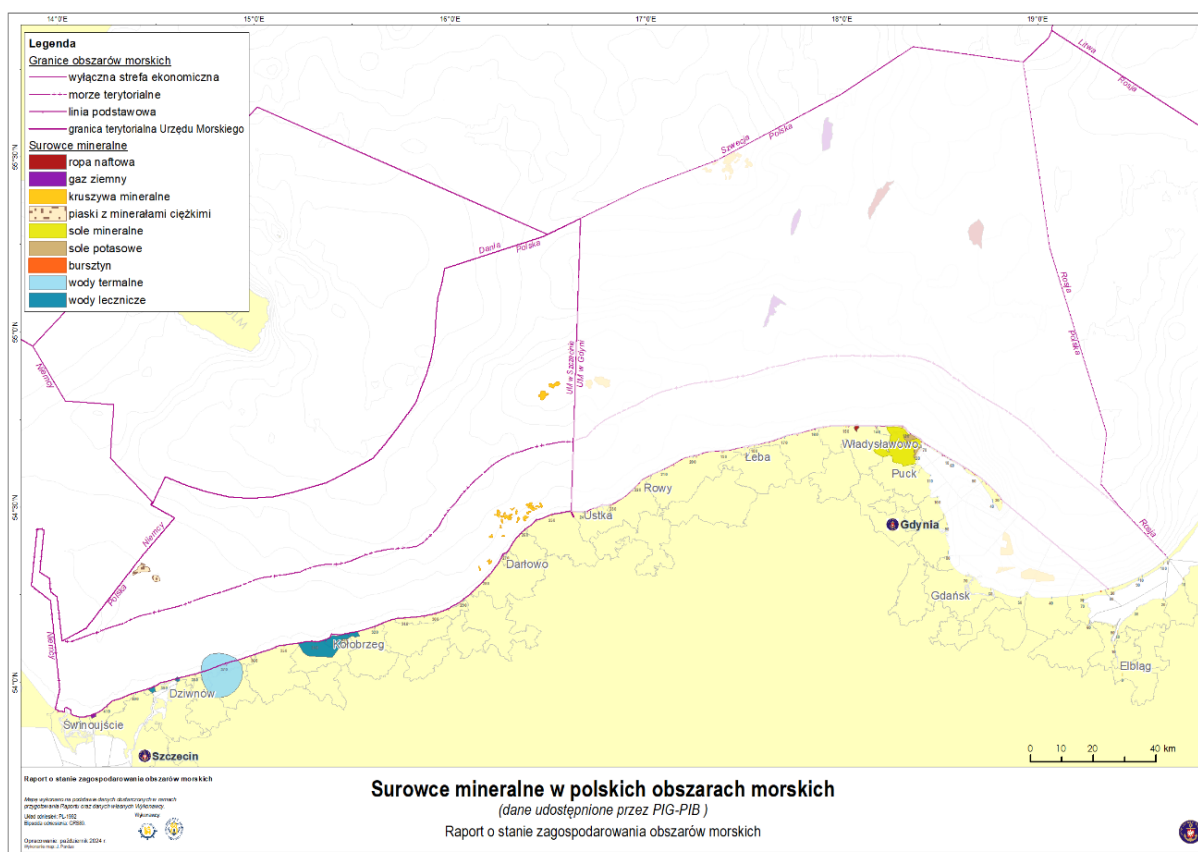
Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. *Prawo geologiczne i górnicze* (Dz.U. z 2015 r. poz. 196, 1272, 1505, z 2016 r. poz. 266, 542, 544, 566) określa zasady i warunki podejmowania, wykonywania oraz zakończenia działalności w zakresie: prac geologicznych; wydobywania kopalin ze złóż; podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji; podziemnego składowania odpadów; podziemnego składowania dwutlenku węgla w celu przeprowadzenia projektu demonstracyjnego wychwytu i składowania dwutlenku węgla. Zgodnie z art. 3, pkt 5 – ustawy nie stosuje się do wykonywania robót związanych ze sztucznym zasilaniem strefy brzegowej piaskiem pochodzącym z osadów dennych obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Ustawa *Prawo geologiczne i górnicze* została znowelizowana w 2023 r. Zmiany dotyczą m.in. procedury opiniowania działalności poszukiwania i rozpoznawania złóż węglowodorów oraz wydobywania węglowodorów ze złóż w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej albo wydobywania węglowodorów ze złóż w granicach obszarów morskich RP oraz możliwości odmowy udzielenia koncesji, jeśli działalność uniemożliwiłaby wykorzystanie obszarów morskich RP zgodnie z ich przeznaczeniem określonym w planach zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

C) STAN OBECNY

Opis stanu zagospodarowania w odniesieniu do poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopali ze złóż został opracowany na podstawie *Bilansu zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31 XII 2023 r.* (Bilans, 2024), oraz na podstawie informacji i materiałów dostarczonych przez MKiŚ oraz administrację morską.

W granicach POM występują obszary w różnym stopniu rozpoznane pod kątem budowy geologicznej i zasobności złóż w surowce mineralne. Część złóż jest udokumentowana i rozpoznana, część to złoża perspektywiczne i prognostyczne (Rysunek 43). Do najważniejszych kopalin powierzchniowej części Bałtyku należą głazy, żwiry, piaski. W obszarze będącym pod zarządem DUM w Szczecinie w ostatnich latach zostały zatwierdzone projekty robót geologicznych na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż piasku, m.in. Ławica Słupska 3 (3 pola) oraz Darłowo W i Darłowo E. Potencjalnie ważnym surowcem są minerały ciężkie występujące w piaskach na Ławicy Odrzanej oraz bursztyn, którego rejon występowania na obszarach morskich nie zostały jeszcze wystarczająco rozpoznane i opisane. Jako perspektywiczne traktowane są obszary płytkowodne rejonu Jarosławca i Świnoujścia (Mojski 1995). Istotnym poziomem, pod względem gazo- i roponośnym, są osady kambru. Najważniejsze zasoby oraz ich wydobywanie opisane są w dalszej części rozdziału.

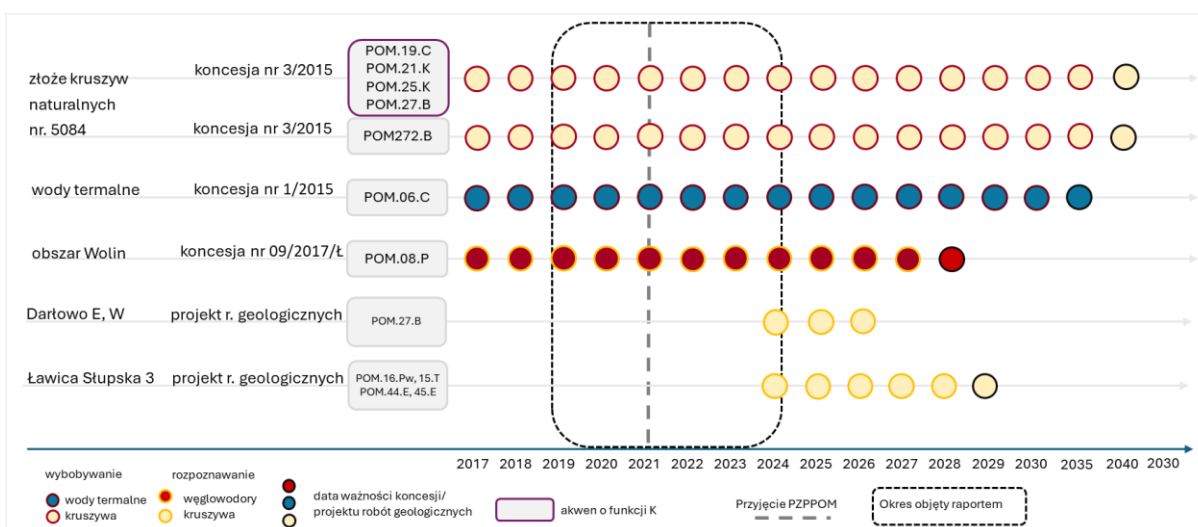


Rysunek 43. Surowce mineralne w polskich obszarach morskich

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych MIDAS.

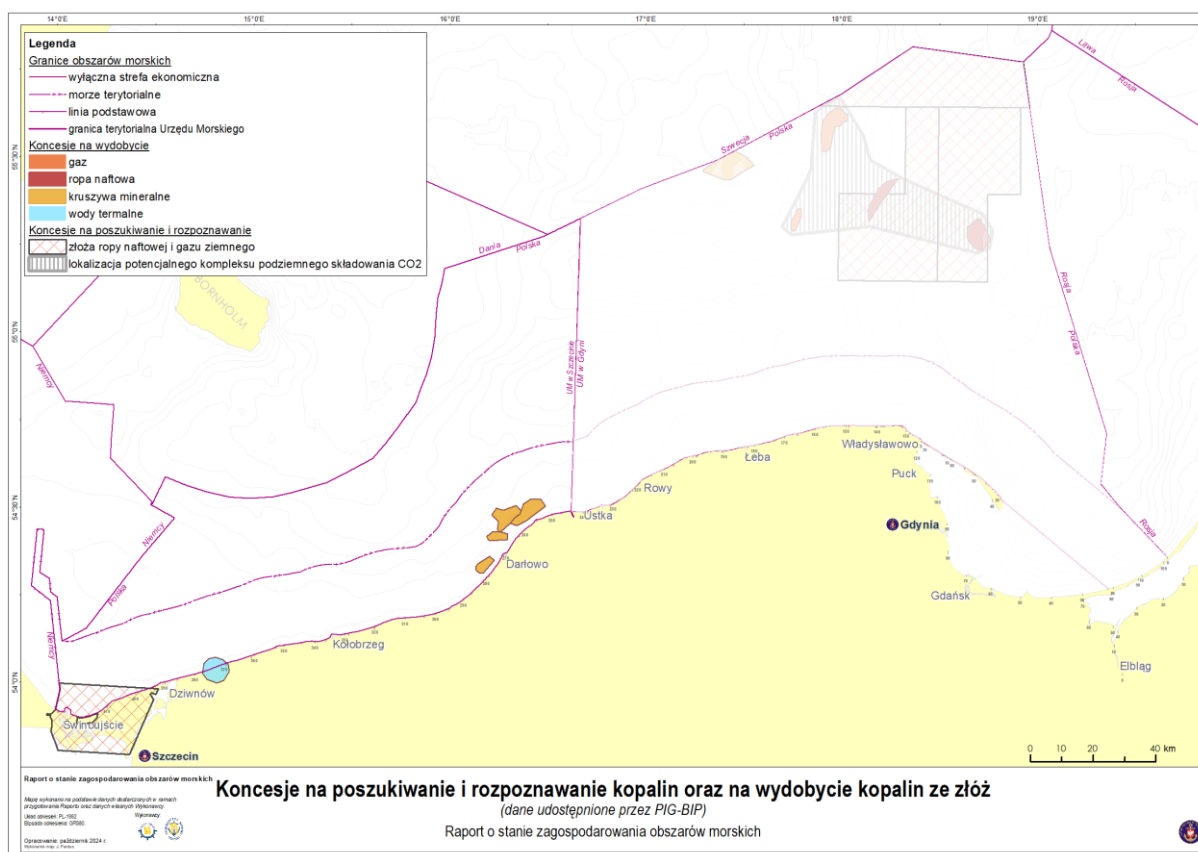
W trakcie opracowywania Raportu na polskich obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie funkcjonuje jedna koncesja na poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie węglowodorów ze złóż, tzw. koncesja zintegrowana, dwie na wydobywanie kruszyw naturalnych oraz jedna na wydobywanie wód termalnych.

Rysunek 44 przedstawia podstawowe informacje o koncesjach jak również ich relacje do wydziałów PZPPOM. Rysunek 45 przedstawia ich rozmieszczenie przestrzenne.



Rysunek 44. Wykaz projektów związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin oraz wydobywaniem kopalin ze złóż w polskich obszarach morskich w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG



Rysunek 45. Lokalizacja koncesji w polskich obszarach morskich w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych MIDAS

Ropa naftowa – zasoby i wydobycie

W Polsce w 2023 r. było udokumentowanych 88 złóż ropy naftowej, w tym dwa złoża w wyłącznej strefie ekonomicznej RP, w zakresie terytorialnym DUM w Gdyni. Na obszarze w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie nie zostały dotychczas udokumentowane złoża węglowodorów.

Prace rozpoznawcze prowadzone są w ramach koncesji zintegrowanej WOLIN (nr 09/2017/Ł), którą realizuje spółka Central European Petroleum Ltd. Sp z o.o. Koncesja została zmieniona w czerwcu 2024 r. (decyzja DGK-WK-I.763.62.2023.25.BG z dnia 4.06.2024) przedłużając fazę poszukiwawczą i rozpoznawczą do 9 lat, licząc od dnia wydania licencji. Zgodnie z ustępem 6 zmienionej koncesji – do 1 grudnia 2026 r. powinna zostać sporządzona dokumentacja geologiczno-inwestycyjna złoża węglowodorów. W PZPPOM, koncesja ujęta jest w akwencie POM.08.P.

Od momentu wejścia PZPPOM w życie, MKiŚ nie wyznaczył nowych obszarów do postępowań przetargowych na koncesje na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż węglowodorów oraz wydobywanie węglowodorów ze złóż w POM.

Naturalne kruszywa piaskowo-żwirowe – zasoby i wydobycie

Naturalne kruszywa piaskowo-żwirowe dzielą się na dwie zasadnicze grupy: kruszywa grube obejmujące żwiry i pospółki (kruszywo piaskowo-żwirowe) oraz kruszywa drobne, tj. piaskowe. W obszarze morskim w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie znajdują się

trzy rozpoznane złoża naturalnych kruszyw piaskowo-żwirowych: Ławica Słupska – Bałtyk S (pole 2 i 3), Zatoka Koszalińska oraz dwa pola złoża Ławica Odrzana (piaski z minerałami ciężkimi).

Kruszywa naturalne są eksploatowane na złożu Zatoka Koszalińska przez BALTEX – Inżynieria i Górnictwo Morskie; Sp. z o.o. (dwie koncesje).

Stopień rozpoznania zasobów i stan zagospodarowania, a także wielkość wydobycia z poszczególnych złóż zestawiono w Tabeli 10.

Tabela 10. Stopień rozpoznania zasobów i stan zagospodarowania, a także wielkość wydobycia – kruszywa naturalne (tys. t.)

Lp.	Nazwa złoża	Stan zagospoda rowania złoża	Zasoby		Wydobycie
			Geologiczne bilansowe	Przemysłowe	
ZŁOŻA UDOKUMENTOWANE złóż: 11117; OGÓŁEM			21 131 798	4 329 904	167 078
Bałtyk (offshore) złoża: 1			427 651	82 480	788
1	Ławica Słupska-Bałtyk S*	Z	45 419	-	-
2	Zatoka Koszalińska*	T	37 734	37 336	20.84

* – złoża zawierające piasek ze żwirem, Z – złoża, z którego wydobycie zostało zaniechane, T – złoża zagospodarowane, eksploatowane okresowo

Źródło: Bilans 2024

Na obszarze w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie rozpoznawane są obecnie kolejne zasoby na podstawie zatwierdzonych projektów robót geologicznych na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż:

- dla udokumentowania złoża kruszywa piaszczysto-żwirowego „Ławica Słupska 3” (pola 1, 4 i 5) (Rysunek 46);



Rysunek 46. Pola badawcze „Ławica Słupska 3”

Źródło: projekt robót geologicznych „Ławica Słupska 3”

- dla udokumentowania złoża kruszywa piaszczysto-żwirowego „Darłowo W i Darłowo E” (Rysunek 47).



Rysunek 47. Pola badawcze „Darłowo W i Darłowo E”

Źródło: Mapa koncesji na poszukiwanie, rozpoznawanie oraz wydobywanie kopalin chemicznych, skalnych i metali wg stanu na dzień 30-09-2024r. MKiŚ

Piaski z minerałami ciężkimi

W piaskach strefy płytkowodnej i plażowej Bałtyku w rejonie ławic: Odrzanej i Słupskiej występują koncentracje minerałów ciężkich. Złoża te zostały udokumentowane w północnej części Zatoki Pomorskiej, w dnie Ławicy Odrzanej, w granicach wyłącznej strefy ekonomicznej RP. Głównymi składnikami użytecznymi w złożu Ławica Odrzana są minerały ciężkie: ilmenit, rutyl, cyrkon oraz granaty. Udział poszczególnych minerałów w ogólnej masie minerałów ciężkich w złożu wynosi: ilmenit – 31%, cyrkon – 5%, leukoksen – 4%, rutyl – 4%, granaty – 32%. W piaskach z minerałami ciężkimi w próbkach koncentratu cyrkonowego z piasków Ławicy Odrzanej stwierdzono również zawartość pierwiastków ziem rzadkich (REE). W koncentracie cyrkonowym z piasków Ławicy Odrzanej zawartość REE wynosi Ce – 3,9 g/kg; La – 1,9; Nd – 1,7; Pr, Y, Gd, Sm w zakresie 0,5 do 0,2 g/kg (Bilans, 2024) (Tabela 11).

Na północ od udokumentowanego złoża Ławica Odrzana znajdują się obszary perspektywiczne piasków z minerałami ciężkimi, jednak konieczne jest ich szczegółowe rozpoznanie.

Tabela 11. Stopień rozpoznania zasobów i stan zagospodarowania i wielkość wydobycia – piaski z minerałami ciężkimi

Tabela 11. Stopień rozpoznania zasobów i stan zagospodarowania i wielkość wydobycia piaski z minerałami ciężkimi					
Lp.	Nazwa złoża	Stan zag. złoża	Zasoby		Wydobycie
			Geologiczne bilansowe	Przemysłowe	
ZŁOŻA UDOKUMENTOWANE ZŁÓŻ: 1 OGÓŁEM			Piaski: 13 323,20	-	-
			Cyrkom: 25,28	-	-
			Granat: 161,84	-	-
			Ilmenite: 156,78	-	-
			Leukoksen: 20,23	-	-
			Rutyl: 20,23	-	-
1	Ławica Odrzana	P	Piaski: 13 323,20	-	-
			Cyrkom: 25,28	-	-
			Granat: 161,84	-	-
			Ilmenite: 156,78	-	-
			Leukoksen: 20,23	-	-
			Rutyl: 20,23	-	-

P- złoża perspektywiczne,
Źródło: Bilans 2024

Inne kopaliny

Na polskich obszarach morskich objętych tym Raportem, zlokalizowane jest ponadto złożo wód termalnych Trzęsacz GT-1. Wydobywanie regulowane jest koncesją przyznaną użytkownikowi MILEX sp. z o.o.

Podziemne składowanie dwutlenku węgla

W 2024 r. nadal obowiązuje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 3 września 2014 r. *w sprawie obszarów, na których dopuszcza się lokalizowanie kompleksu podziemnego składowania dwutlenku węgla*. Obszar wyznaczony przez rozporządzenie zlokalizowany jest w strukturze kambryjskiej w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (wyeksploatowane złoża węglowodorów z otoczeniem) w zakresie terytorialnym DUM w Gdyni.

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIANY 2019-2024

Od przyjęcia PZPPOM, na poziomie dokumentów strategicznych i legislacyjnych:

- wprowadzono pojęcie złóż strategicznych i krytycznych, które podlegają ochronie poprzez planowanie przestrzenne;
- znowelizowano ustawę *Prawo geologiczne i górnicze*, umożliwiając m.in. połączenie wydobywania węglowodorów z podziemnym składowaniem dwutlenku węgla czy wprowadzając możliwość wykonywania działalności w zakresie poszukiwania i rozpoznawania złóż wodoru, a także jego wydobywania ze złóż.

Od momentu przyjęcia PZPPOM, w akwenach w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie:

- nie doszło do zmian w liczbie koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin czy wydobywanie kopalin ze złóż;
- nie doszło do zmian jeśli chodzi o udokumentowanie nowych złóż kopalin;
- prowadzone są rozpoznania złóż węglowodorów i kruszyw naturalnych.

8. Dziedzictwo kulturowe

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja dziedzictwo kulturowe zdefiniowana w § 1 ust. 3 pkt 3 ustaleń ogólnych oznacza *wskazanie w planie podwodnego dziedzictwa kulturowego w celu zapewnienia warunków jego ochrony, jak również wskazanie lokalizacji podwodnych magazynów i muzeów*. Funkcja została oznaczona symbolem literowym D.

Jako „podwodne dziedzictwo kulturowe” zgodnie z §1 ust. 2 pkt 10 ustaleń ogólnych rozumie się zabytki zlokalizowane w polskich obszarach morskich oraz ich otoczenie, zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*.

W PZPPOM, w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, nie wyznaczono żadnego akwenu o funkcji podstawowej D ze względu na specyfikę tej funkcji, taką jak skala przestrzenna obiektów dziedzictwa w odniesieniu do planu, punktowość lokalizacji i częstość występowania pozostałości historycznych oraz luki w rozpoznaniu dna w POM.

Podwodne dziedzictwo kulturowe jako funkcja dopuszczalna pojawia się w całym obszarze PZPPOM z ograniczeniami podanymi w kartach akwenu i z wyłączeniem stref bezpieczeństwa wokół platform wydobywczych, sztucznych wysp i konstrukcji, ustanowionych zarządzeniami właściwych dyrektorów urzędów morskich. Ochrona dziedzictwa kulturowego jest zapewniona przez wymóg obowiązku inwentaryzacji archeologicznej dna w obszarach przeznaczonych pod inwestycje mogące zagrozić podwodnemu dziedzictwu kulturowemu. Odpowiednie przepisy wskazują:

- § 4.2 Poza sytuacjami nadzwyczajnymi użytkowanie polskich obszarów morskich nie może prowadzić do uszkodzenia lub zniszczenia podwodnego dziedzictwa kulturowego;
- § 4.3 W przypadku zlokalizowania lub rozpoznania podwodnego dziedzictwa kulturowego, do czasu wyznaczenia wokół niego strefy bezpieczeństwa oraz zasad obowiązujących w tej strefie nie zaleca się prowadzenia prac mogących spowodować jego uszkodzenie;
- § 4.4 Zaleca się przeprowadzenie inwentaryzacji archeologicznej dna w obszarach przeznaczonych pod inwestycje, których prowadzenie może zagrozić podwodnemu dziedzictwu kulturowemu.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

W Polsce obowiązuje ochrona przestrzenna podwodnego dziedzictwa kulturowego. Zabytki podlegają ochronie na zasadach określonych w przepisach ustawy *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, ustawy *o obszarach morskich*, z uwzględnieniem ustalonych stref bezpieczeństwa wokół podwodnego dziedzictwa kulturowego i zasad obowiązujących w tych strefach.

Podwodne dziedzictwo kulturowe w Polsce jest chronione również na podstawie międzynarodowych konwencji, z których najbardziej istotna jest *Konwencja UNCLOS*, dotycząca między innymi wykorzystania obszarów morskich. W 2021 r. Polska ratyfikowała

uchwaloną w Paryżu w 2001 r. *Konwencję UNESCO*, która definiuje podwodne dziedzictwo kulturowe jako „wszelkie ślady egzystencji ludzkiej mające charakter kulturowy, historyczny lub archeologiczny, które pozostawały całkowicie lub częściowo pod wodą, okresowo lub stale, przez co najmniej 100 lat” wraz z ich kontekstem archeologicznym i przyrodniczym (art.1 ust. 1 lit. a). Obejmuje między innymi stanowiska, budowle, artefakty i szczątki ludzkie, jak również statki, samoloty i inne środki transportu lub ich części, wraz z ich zawartością, a także obiekty o charakterze prehistorycznym. Z definicji wyłączono umieszczone na dnie morskim rurociągi, kable, a także inne instalacje będące nadal w użyciu.

Zgodnie z ustawą o *ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* za zabytek archeologiczny uznaje się zabytek nieruchomy, będący powierzchnią, podziemną lub podwodną pozostałością egzystencji i działalności człowieka, złożoną z nawarstwień kulturowych i znajdujących się w nich wytworów bądź ich śladów albo zabytek ruchomy, będący tym wytworem (art. 3). Zgodnie z tą definicją obiektami podwodnego dziedzictwa kulturowego, oprócz wraków statków, są również pozostałości i ślady zatopionych osad, portów, lasów.

Warto zaznaczyć, że zgodnie z art. 93 powyższej ustawy dyrektor właściwego terytorialnie urzędu morskiego jest organem pierwszej instancji w sprawach, o których mowa w art. 36 ust. 2 i art. 48, tzn. może wydawać, zmieniać i wycofywać (w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków) pozwolenia na prowadzenie prac konserwatorskich i budowlanych przy zabytkach wpisanych do rejestru i będących w obszarze jego jurysdykcji. Dyrektor urzędu morskiego powinien również prowadzić ewidencję zabytków w obszarze swojej odpowiedzialności terytorialnej. Zostało to określone w *Krajowym programie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami na lata 2023-2026*, gdzie omówiono również sposoby współpracy pomiędzy jednostkami administracji morskiej i jednostkami odpowiedzialnymi za ochronę dziedzictwa kulturowego w polskich obszarach morskich.

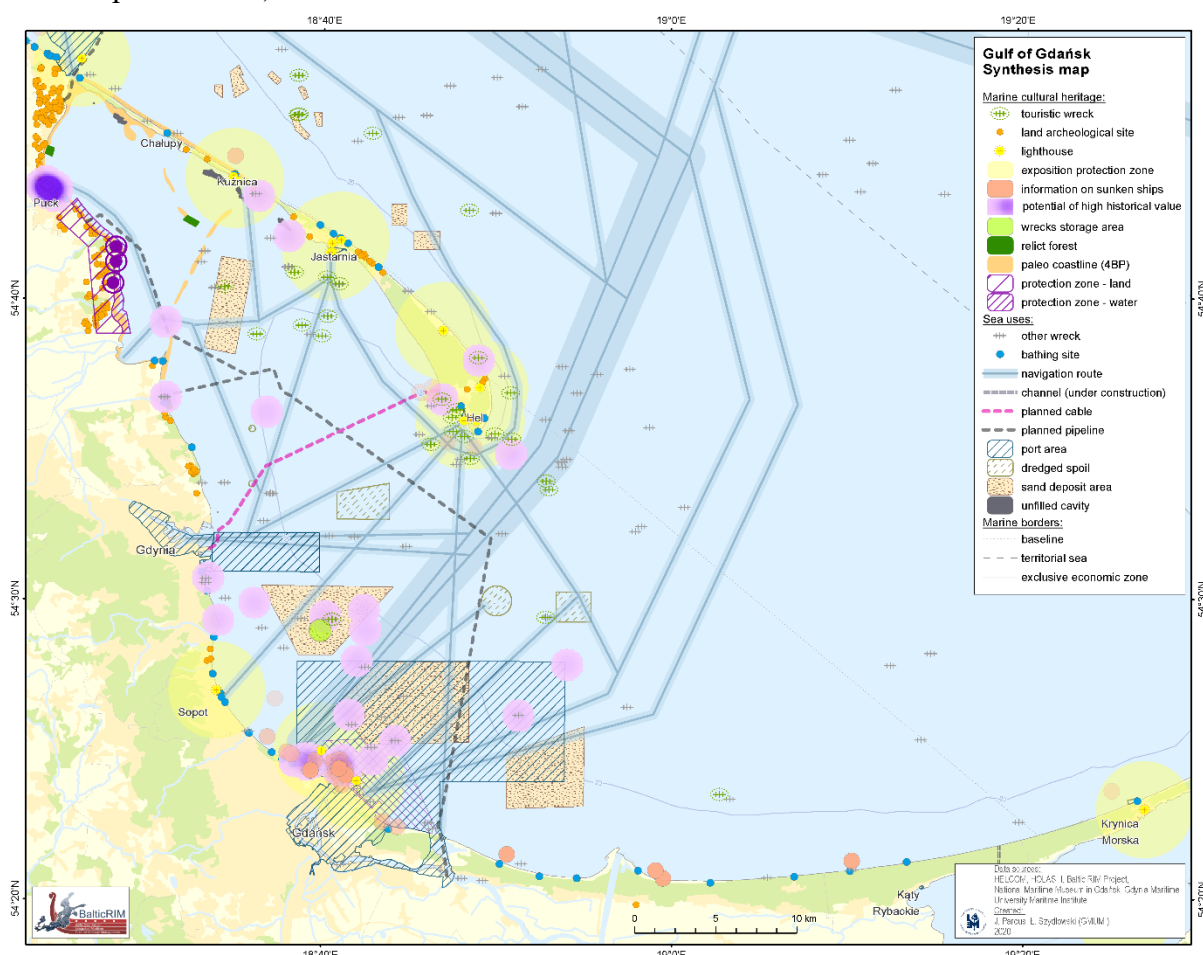
C) STAN OBECNY

Szereg projektów europejskich oraz polskich inicjatyw przyczyniło się w ostatnich latach nie tylko do poszerzenia wiedzy o zabytkach znajdujących się w polskich obszarach morskich, ale też i do zmiany postrzegania morskiego dziedzictwa kulturowego.

Jednym z nich był projekt BalticRIM (2017-2020), w którym brali udział partnerzy z 7 krajów bałtyckich (włączając Rosję) odpowiedzialni za dziedzictwo kulturowe Morza Bałtyckiego oraz za planowanie przestrzenne obszarów morskich. Przygotowali oni jednolite opracowanie, w którym zawarli uzgodnione zasady planowania przestrzennego dla morskiego dziedzictwa kulturowego. Dotyczyły one opisanie i zebranie w jednym miejscu terminologii morskiego i podwodnego dziedzictwa kulturowego oraz opracowania właściwego zarządzania zasobami kulturowymi. W ramach projektu wyznaczono kilka lokalizacji na Bałtyku służących jako obszary badawcze (w przypadku Polski była to Zatoka Gdańska – Rysunek 48) i w oparciu o prowadzone tam analizy, bazując na najlepszej wiedzy oraz wieloletnim doświadczeniu, sformułowano kilka wspólnych postulatów odnoszących się do zarządzania dziedzictwem kulturowym na morzu. Między innymi wskazano na (BalticRIM, 2021):

- potrzebę postrzegania podwodnych miejsc historycznych nie jako punktów na mapie, ale jako części szerszego krajobrazu;

- potrzebę wyznaczania podwodnych krajobrazów (UWL – *Underwater Landscape*), czyli obszarów znajdujących się pod powierzchnią wody, o dużych wartościach kulturowych i przyrodniczych. Dotychczas krajobrazy podwodne nie zostały wystarczająco zmapowane w obszarze Bałtyku;
- propozycję wyznaczenia obszarów o znaczeniu kulturowym (CSA – *Culturally Significant Area*), czyli obszarów, które związane są z morzem i uważane za kulturowo znaczące przez społeczności (kluczowe dla dobrostanu i tożsamości danej społeczności).

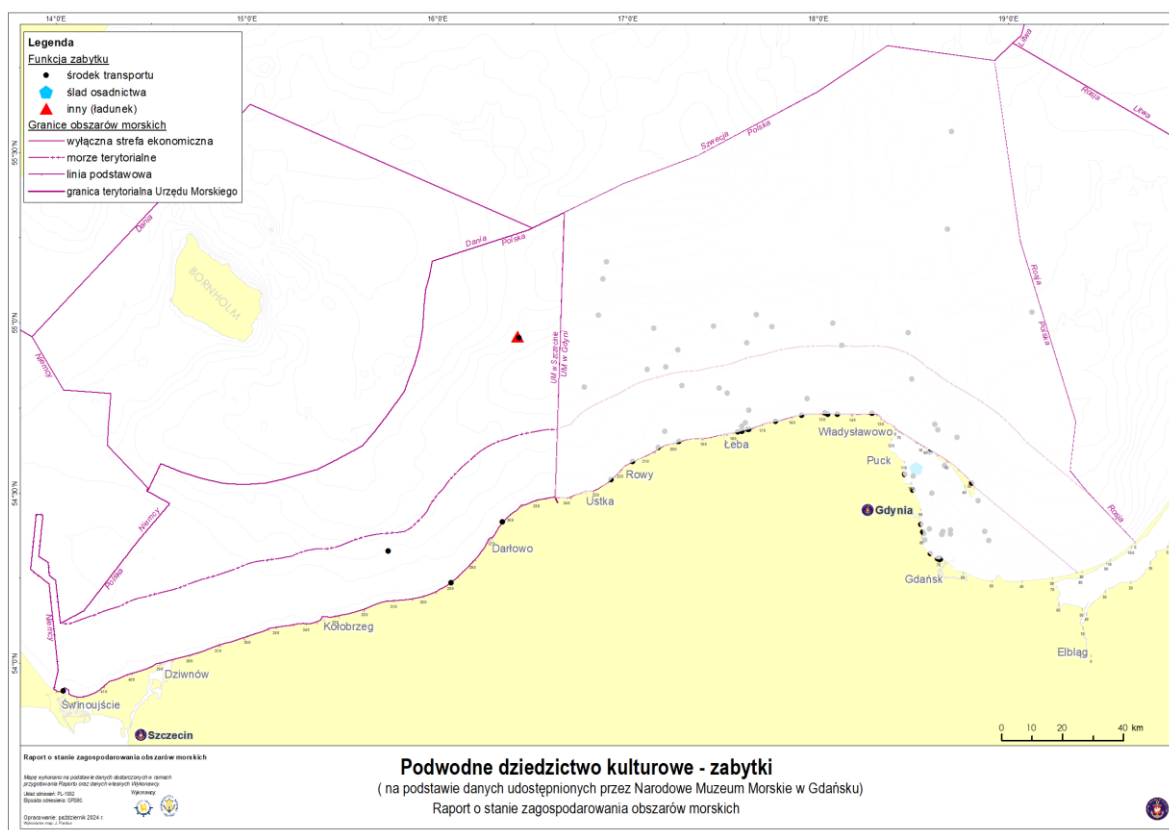


Rysunek 48. Zbiornicze przedstawienie walorów dziedzictwa kulturowego Zatoki Gdańskiej (przykład koncepcji)

Źródło: Projekt Interreg BalticRIM

Podobne postulaty zostały zgłoszone do PZP ZGD przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, który wskazał obszar przy Rzućwie jako wymagający ochrony w planie zagospodarowania przestrzennego jako obszar występowania relikwów osadnictwa z okresu epoki kamienia oraz pozostałości zatopionego paleokrajobrazu. Wydaje się zasadne, aby takie potencjalne obszarowe formy ochrony dziedzictwa kulturowego zostały potraktowane w kolejnej wersji PZPPOM ze szczególną uwagą, zwłaszcza w zakresie terytorialnym Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

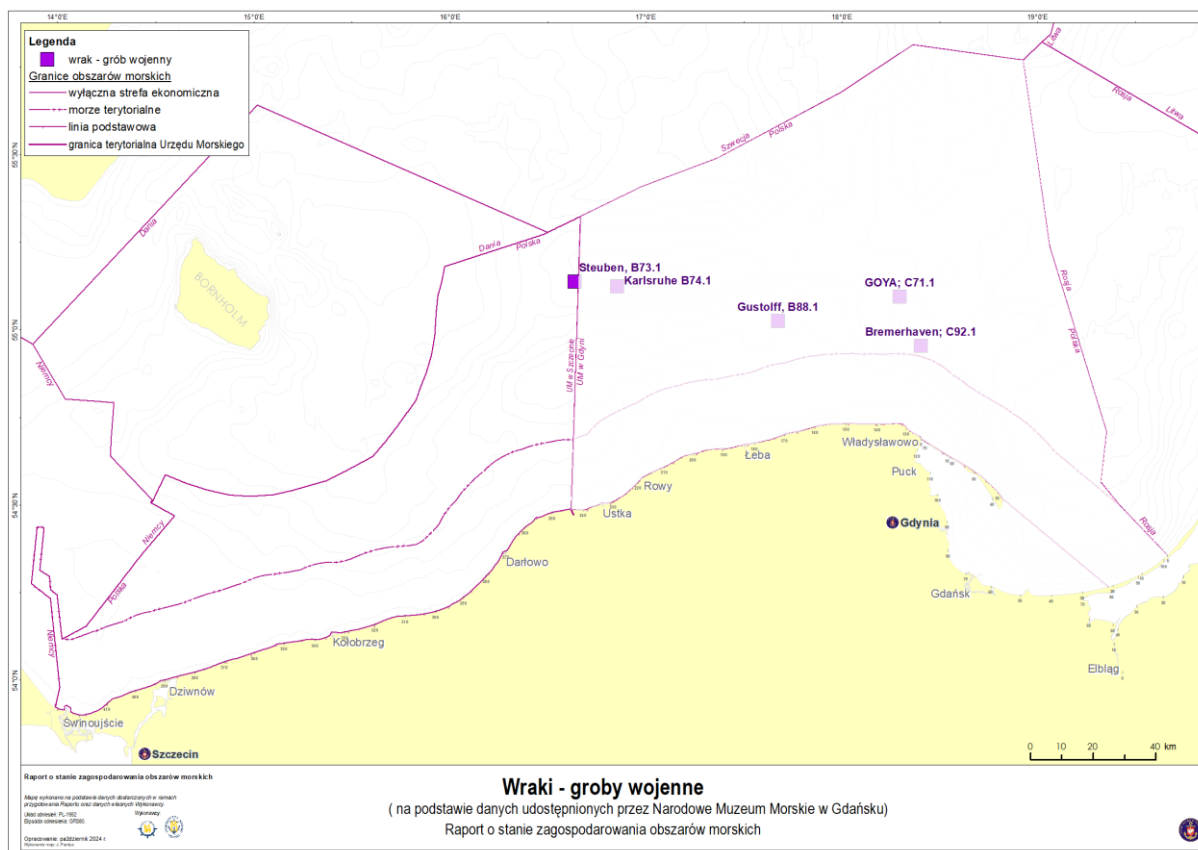
Informacje przekazane przez Narodowe Muzeum Morskie (NMM) na potrzeby opracowania Raportu wskazują na 82 zabytki, z czego 80 to wraki statków sięgające od XVII do XX wieku (Rysunek 49).



Rysunek 49. Lokalizacja zabytków podwodnego dziedzictwa kulturowego w polskich obszarach morskich

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych NMM

Wskazano również lokalizacje 5 wraków zatopionych statków z okresu II wojny światowej, które uznane zostały za wraki – groby wojenne. W obszarze zakresu terytorialnego DUM w Szczecinie są to pozostałości jednego statku – zatopionego w 1945 roku parowca „SS General von Steuben” (Rysunek 50). Na obszarze 500 m od wraku obowiązuje zakaz nurkowania regulowany zarządzeniem porządkowym DUM.



Rysunek 50. Lokalizacja wraków – grobów wojennych

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych NMM

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2019-2024

Baza wraków PZPPOM z 2019 r. zawierała informacje o 59 obiektach o charakterze zabytkowym. Obecnie, tj. w 2024 r., liczba ta to 82 zabytki, w tym 5 w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie. Należy podkreślić, że brak jest jeszcze oficjalnych danych pochodzących z projektu „Mapowanie siedlisk dennych polskich obszarów morskich z wykorzystaniem metody mozaikowego sonarowania dna w latach 2021-2023” zleconego przez GIOŚ. Szacuje się, że po udostępnieniu tych danych liczba odkrytych wraków, a tym samym potencjalnych zabytków może wzrosnąć.

W PZPPOM za podwodny „grób wojenny” uznano wraki 3 zatopionych statków: „General von Steuben”, „Goya” i „Wilhelm Gustloff”. W niniejszym Raporcie wskazano 5 wraków zatopionych statków z okresu II wojny światowej uznanych za mogiły wojenne, w tym 1 na obszarze w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie tj. „General von Steuben”.

Ujęcie w PZPPOM obszarowych form ochrony odnoszących się do zabytków morskiego dziedzictwa kulturowego nie było widoczne – obecnie takie formy ochrony zostały wskazane w obszarze Zatoki Gdańskiej.

9. Porty

A) UJĘCIE W PZPPOM

W PZPPOM funkcja Funkcjonowanie portu i przystani zdefiniowana jest w § 1 ust. 3 pkt 4 ustaleń ogólnych i oznacza *utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów lub przystani morskich, jak również utrzymanie i rozwój infrastruktury morskiej okołoportowej, sytuowanie nowych falochronów, nabrzeży, basenów lub innych obiektów, które po wybudowaniu stanowią będą infrastrukturę portową lub infrastrukturę morską okołoportową*. Funkcja została oznaczona symbolem literowym Ip.

Ustalenia ogólne w § 12 określają priorytetowe kierunki rozwoju transportu i infrastruktury obsługującej żeglugę, wskazując, obok akwenów transportowych, akweny wydzielone dla funkcjonowania portów. Na obszarze morskim w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie wydzielono 4 akweny o funkcji podstawowej Ip (dla obszaru portu morskiego w Świnoujściu wraz z redą dla portów w Świnoujściu i Szczecinie, z torem podejściowym i kotwiczowiskami, oraz dla red portów w Dziwnowie, Kołobrzegu i Darłowie) oraz 10 podakwenów o funkcji dopuszczalnej, w których zapewnione są dostęp i rozwój portów morskich lub przystani (dla przystani Międzyzdroje, Rewal, Niechorze, portu morskiego w Mrzeżynie, w Dźwirzynie, przystani Ustronie Morskie, Chłopy, Unieście, Dąbki, Jarosławiec).

Dla większości portów morskich opracowano osobne plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych. Ich przyjęcie nie wpływa na PZPPOM, gdyż akweny te były wyłączone z tego planu.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

17 września 2019 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie przyjęcia programu pod nazwą: *Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku*, którego realizacja ma zapewnić sprawne funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich i przyczynić się do wykorzystania w pełni ich potencjału. Głównym celem tego programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego. Mają one pełnić rolę kluczowych węzłów, globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej i przyczynić się do większego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Jako jeden z priorytetów programu wskazano rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych. Jako najważniejsze wyzwanie przed portami wskazano w programie konieczność dostosowania paramentów infrastruktury portowej i dostępowej do obsługi większych statków (zanurzenie ok. 15 m), co pozwoli na obsługę kontenerowców oceanicznych. Szczególną uwagę zwraca się nie tylko na dostosowanie głębokości czy szerokości, ale również na rozwój portów przez załadowanie części akwenów, co umożliwi budowę nowych terminali w Gdyni i Świnoujściu.

Omawiany program odnosi się również do kwestii związanych z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej. W analizie SWOT wspomina się, że porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej mogą w przyszłości rozwijać nowe funkcje gospodarcze, w tym związane z budową i eksploatacją MFW. Porty te mogą również uczestniczyć w rozwoju

infrastruktury potrzebnej do pozyskiwania energii z odnawialnych źródeł, co obejmuje zarówno morskie farmy wiatrowe, jak i instalacje do pozyskiwania energii z pływów morskich.

9 sierpnia 2019 r. została przyjęta ustawa *o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych*, która określa zasady przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie ich budowy. Ustawa ta definiuje porty zewnętrzne jako przekształcone akweny, które zostaną załadowane, by mogły pełnić funkcje portowe. Mają być wyposażone w infrastrukturę umożliwiającą dostęp zarówno od strony lądu, jak i morza. Ustawa wprowadza uproszczone procedury dotyczące wydawania decyzji lokalizacyjnych i budowlanych, co ma na celu przyspieszenie procesu realizacji inwestycji, jak również nakazuje uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed przystąpieniem do inwestycji.

Inwestycje portowe są również uwzględnione w KPO w kontekście rozwoju MEW. Przewidziane jest wsparcie dla budowy specjalistycznych terminali portowych, które będą obsługiwać łańcuch dostaw komponentów i serwis MFW. Główny terminal instalacyjny planowany jest na akwenie Zatoki Gdańskiej i ma pełnić kluczową rolę w logistyce komponentów MFW na Bałtyku, natomiast serwisowe terminale mają powstać w Darłowie oraz w Ustce i Łebie w woj. pomorskim. Zgodnie z zapisami KPO inwestycja w Darłowie polega na przebudowie falochronu, budowie ostrogi oraz pracach budowlanych i renowacyjnych na nabrzeżu.

W maju 2023 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę *w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023 – 2029”*. Realizacja programu ma zapewnić odpowiednią, bezpieczną infrastrukturę dostępową dla terminali znajdujących się w Świnoujściu, w tym również do terminalu kontenerowego. Nowy tor podejściowy do portu w Świnoujściu, o długości 70 km i głębokości 17 m, umożliwi większym jednostkom łatwiejszy dostęp do portu, zwiększając jego konkurencyjność i bezpieczeństwo nawigacyjne.

Porty, szczególnie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, posiadają również swoje własne strategie rozwoju.

C) STAN OBECNY

Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

W Polsce funkcjonują cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdynia, Gdańsk, Szczecin, Świnoujście), których właścicielem jest Skarb Państwa reprezentowany przez Zarząd Morskich Portów. W zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie położone są dwa porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP a niniejsza analiza obejmuje swoim zakresem port zewnętrzny w Świnoujściu oraz infrastrukturę dostępową do portu Szczecin-Świnoujście, które zlokalizowane są w obszarze PZPPOM.

Największym portem pod względem przeładunków jest Port Gdańsk, w którym dominują przeładunki paliw oraz drobnicy. Jest on również największym portem w Polsce i jednym z największych w Regionie Morza Bałtyckiego²⁷.

W 2023 r. zespół portów Szczecin i Świnoujście zrealizował drugie najwyższe przeładunki w całej historii portów. Przeładowano łącznie 35,3 mln ton, o 4,0% (tj. o 1,5 mln ton) mniej niż w rekordowym roku poprzednim. Na ten wzrost wpłynęły w głównej mierze przeładunki surowców energetycznych, których wzrost jest skutkiem sytuacji wojennej i wprowadzenia unijnych sankcji na zakup, import lub transfer ropy naftowej i produktów ropopochodnych z Rosji do UE. Węgiel to druga grupa ładunkowa, która w 2023r. uzyskała rekordowy wynik na poziomie 13 360 851 ton, czyli najwięcej w historii portu oraz o 1,1% więcej niż w roku 2022, co było związane z sytuacją na Ukrainie oraz wynikało z potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju (Raport z realizacji polityki morskiej RP, 2023).

Na podstawie raportu opisującego kondycję głównych polskich portów w pierwszej połowie 2024 r. (Actia Forum, 2024) można stwierdzić spadek przeładunków w tym okresie o 8,65% w stosunku do analogicznego okresu w 2023 r. Łączne przeładunki w pierwszym półroczu 2024 r. wyniosły 67,75 mln ton.

W zespole portów Szczecin-Świnoujście spadek łącznych przeładunków sięgnął 12,01%. Należy podkreślić, że są to jednak wartości większe niż we wcześniejszych pięciu latach (Tabela 12).

Tabela 12. Przeładunki w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP w I półroczach w latach 2018-2024 (tys. ton)

Porty	H1 2018	H1 2019	H1 2020	H1 2021	H1 2022	H1 2023	H1 2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk	25 065	27 318	23 163	25 566	30 339	41 285	38 112	-7,68%
Port Gdynia	11 502	12 116	12 025	13 446	13 704	14 783	13 715	-7,24%
Port Szczecin-Świnoujście	14 014	16 573	15 255	17 006	17 489	18 096	15 924	-12,01%
Łącznie	50 581	56 007	50 443	56 018	61 532	74 164	67 751	-8,65%

*szara czcionka dla wartości dla portów w Gdyni i Gdańsku pokazanych w celu porównania

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie Actia Forum, 2024

W zespole portów Szczecin-Świnoujście spadki wystąpiły w przeładunkach drewna (-79,22%), węgla i koksu (-66,51%) oraz rudy (-47,10%) natomiast największe wzrosty zanotowano w grupie ładunkowej paliwa (+9,25%) (Tabela 13).

Spadki przeładunków w I półroczu 2024 r., w porównaniu do danych z tego samego okresu w 2023 r., odzwierciedlają ogólną sytuację w polskich portach, które muszą sprostać wyzwaniom związanym z wychodzeniem światowej gospodarki z pandemii COVID-19 oraz trwającym konfliktem w Ukrainie i sankcjami nałożonymi na Rosję. W latach 2022-2023 okoliczności te skutkowały zwiększonymi przeładunkami węgla.

²⁷ Wysoki wolumen przeładunków osiągnięty w 2023 roku w Porcie Gdańsk na tle największych portów Bałtyku, do których zaliczono: Ust-Lugę, St. Petersburg, Primorsk, Tallin, Rygę, Ventspils, Göteborg, Kłajpedę, Rostock, Lubekę, Port Gdynia i Port Szczecin-Świnoujście, pozwolił utrzymać Port Gdańsk na drugim miejscu w tym rankingu (Raport z realizacji polityki morskiej RP w 2023r)

Tabela 13. Struktura przeładunków w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP w I połowie 2024 r. (tys. ton)

Kategoria	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		Łącznie	
	1H 2024	Zmiana	1H 2024	Zmiana	1H 2024	Zmiana	1H 2024	Zmiana
Węgiel i koks	3 277,0	-61,10%	553,3	-70,95%	618,1	-66,51%	4 448,4	-63,46%
Ruda	52,6	-75,00%	-	-	372,8	-47,10%	425,4	-50,62%
Inne masowe	1 527,9	-10,87%	493,1	-3,90%	1 766,8	-6,57%	3 787,8	-6,83%
Zboże	3 314,0	-11,84%	310,4	-10,93%	768,6	-11,35%	4 393,0	-11,65%
Drewno	39,3	-68,46%	-	-	175,3	-79,22%	214,6	-77,25%
Drobnica	11 587,1	4,46%	1 706,6	4,79%	8 049,8	-2,34%	21 343,5	1,12%
Paliwa	20 117,7	9,24%	1 915,2	9,36%	3 034,9 w tym LNG: 2 111,3	9,25%	25 067,8	9,25%
Razem	38 112,3	-7,68%	13 715,0	-7,24%	15 923,5	-12,01%	67 750,7	-8,65%

*szara czcionka dla wartości dla portów Gdynia i Gdańsk pokazanych w celu porównania

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie Actia Forum, 2024

W polskich portach morskich, oprócz zmniejszonych wolumenów przeładunków, w pierwszej połowie 2024 r. zaobserwowano także spadek w obsłudze regularnego ruchu pasażerskiego. W Porcie Szczecin-Świnoujście w okresie styczeń-czerwiec obsłużono o 8,83% (czyli o 42,2 tys.) mniej pasażerów niż w analogicznym okresie 2023 r. (Actia Forum, 2024). W całym 2023 r. terminal promowy w Świnoujściu obsłużył 3,5 tys. promów oraz 1 041 852 pasażerów. Najważniejszymi kierunkami pozostają porty w Szwecji, zwłaszcza Ystad, a także, w mniejszym stopniu, Trelleborg.

Plany rozwojowe i inwestycje

Port w Świnoujściu może przyjmować statki o zanurzeniu do 13,5 m i długości do 270 m, posiada ponad 5,5 km nabrzeży, nowoczesny terminal promowy, powstający terminal instalacyjny do obsługi morskich farm wiatrowych i ważny dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa terminal LNG w porcie zewnętrznym (obsługiwany przez GAZ-SYSTEM, którego jedynym użytkownikiem jest ORLEN). W 2020 r. rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej, w części portu opisano granice Morskiego Portu Wojennego Świnoujście. Sam port wraz z terminalem LNG znajduje się poza zasięgiem PZPPOM (obejmuje go projekt PZP SWI).

Największymi projektami rozwojowymi portu w obszarze objętym PZPPOM są Głębokowodny Terminal Kontenerowy, którym ma być zrealizowany w akwenu przyległym do terminala LNG, oraz nowy tor podejściowy. Inwestycja została zapisana w *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* jak również w *Programie Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 roku* oraz w ustawie o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych. Terminal ma powstać poprzez załadowanie części Zatoki Pomorskiej

i w założeniu będzie zdolny do przyjęcia i obsługi największych kontenerowych statków oceanicznych wchodzących na Morze Bałtyckie. Orientacyjne docelowe parametry tego terminala wg informacji portu²⁸ to: nabrzeże przeładunkowe o długości ok. 1300 m i głębokości 17 m (możliwość jednoczesnej obsługi dwóch statków oceanicznych długości 400 m i jednego statku dowozowego o długości ok. 200 m) oraz docelowa powierzchnia całkowita ok. 70 ha. W ramach inwestycji powstanie również falochron osłonowy typu wyspowego (Rysunek 51). Dla budowy terminala kontenerowego (dla części lądowej i morskiej) w 2023 r. zostały określone środowiskowe uwarunkowania (WONS-OŚ.420.29.2020.KK.46, decyzja nr 15/2023 z dnia 10 października 2023 r.). Planowany terminal został uwzględniony w PZPPOM – zlokalizowany jest w akwencie POM.01.Ip, w podakwencie 01.325.Ip, przeznaczonym na rozbudowę portu. Z inwestycją związane jest również powstanie dwóch nowych miejsc okładania urobku.



Rysunek 51. Położenie i elementy planowanego Terminala Kontenerowego
Źródło: załącznik nr 2 do decyzji WONS-OŚ.420.29.2020.KK.46

W 2023 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę ustanawiającą program wieloletni pod nazwą *Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023 – 2029*²⁹. Realizacja programu zapewni odpowiednią i bezpieczną infrastrukturę dostępową dla terminali w Świnoujściu, w tym do planowanego terminalu kontenerowego. Realizacja inwestycji przewidziana jest do 2029 r. Najważniejszym elementem tej inwestycji, z punktu widzenia niniejszego Raportu, jest budowa nowego toru żeglugowego, zlokalizowanego całkowicie w polskich obszarach morskich (tzw. trasa wschodnia, zgodnie z PZPPOM określona jako akwen POM.10.T), wykorzystującego obszary o naturalnych głębokościach powyżej 17 m (Rysunek 52). W chwili obecnej funkcjonują cztery warianty nowej trasy, częściowo przebiegające również przez akweny POM.13.Pw oraz POM.08.P. Wybór wariantu nastąpi po

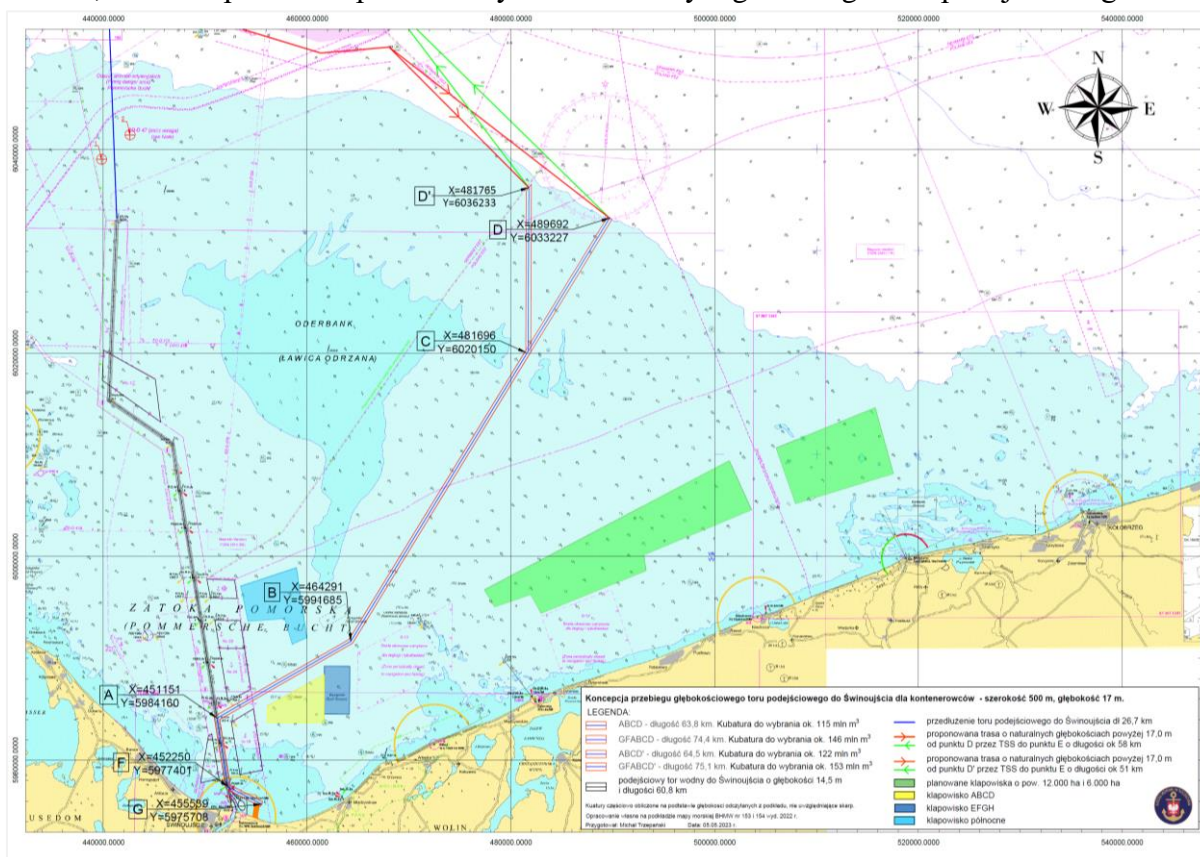
²⁸ <https://port.szczecin.pl/biznes/glebokowodny-terminal-kontenerowy/>

²⁹ Aktualnie procedowana jest jej zmiana

przeprowadzeniu badań. Planowany tor wodny ma utrzymywać głębokości 17 m i szerokość ok. 500 m na odcinku od wejścia do projektowanego portu kontenerowego do punktów na granicy WSE (ok. 70 km).

Z inwestycją związane jest również powstanie dwóch nowych miejsc odkładania urobku – szacowana kubatura urobku koniecznego do wydobywania w ramach przeprowadzonych prac wynosi ok. 150 mln m³. Projektowane klapowiska położone są w akwenu POM.08.P gdzie dopuszczone jest lokalizowanie miejsc odkładania urobku z ograniczeniami zapisanymi w karcie akwenu.

W 2022 r. zostało wydane postanowienie RDOŚ w Szczecinie, znak: WONS-OŚ.420.23.2022.KK.6 z dnia 09 grudnia 2022 r. ustalające zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia. 6 maja 2024 r. została podpisana umowa na wykonanie studium wykonalności, przygotowanie raportów o oddziaływaniu na środowisko oraz na odkład urobku, a także opracowań pomocniczych dla budowy tego nowego toru podejściowego.



Rysunek 52. Koncepcja przebiegu nowego toru podejściowego do portu Świnoujście i lokalizacji klapowisk.

Źródło: Program wieloletni „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023–2029

Porty inny niż o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Spośród 30 portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej, w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. *o portach i przystaniach morskich*, 14 jest usytuowanych w zakresie oddziaływania PZPPOM, z czego 5 na obszarze w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie – w Dziwnowie, w Mrzeżynie, w Dźwirzynie, w Kołobrzegu i w Darłowie.

Program rozwoju polskich portów morskich 2023 wyodrębnia porty regionalne i lokalne. Jako porty regionalne charakteryzujące się ponadlokalnym zasięgiem oddziaływania i znacznym potencjałem gospodarczym wskazane zostały porty morskie w Kołobrzegu i Darłowie. Obydwa porty zostały również wskazane jako porty regionalne o szczególnym znaczeniu dla systemu transportowego kraju. Pozostałe porty są portami lokalnymi.

Porty w większości spełniają funkcję jako baza dla rybołówstwa (głównie port Kołobrzeg, i Darłowo). We wszystkich rozwinięta jest również infrastruktura turystyczna (mariny, miejsca postojowe). Funkcje te są opisane w rozdziałach o rybołówstwie i turystyce.

Obecnie jednym z impulsów rozwojowych portów otwartego morza jest rozwój MEW – porty w Kołobrzegu i Darłowie są brane pod uwagę jako zaplecze serwisowe dla inwestycji powstających na Zatoce Pomorskiej. Rynek offshore jest jednym z obszarów działania wskazanym w *Planie rozwoju portu morskiego w Darłowie na lata 2020-2025*, przyjętym w 2022 r.. Inwestycje w porcie zostały również zapisane w KPO (przebudowie falochronu, budowie ostrogi oraz pracach budowlanych i renowacyjnych na nabrzeżu).

Port w Kołobrzegu, oprócz funkcji rybackiej, obsługuje również połączenia żeglugowe z Bornholmem oraz przeładunki kruszywa naturalnego. Od 2022 r., na mocy rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej, w części portu ustanowiono Morski Port Wojenny Kołobrzeg. Akweny portu objęte są planem szczegółowym o oznaczeniu KOL. W chwili obecnej nie są planowane inwestycje związane z akwatoriami zewnętrznymi portu w Kołobrzegu będącymi w zasięgu PZPPOM.

Port w Mrzeżynie, oprócz funkcji rybackiej obsługuje również jednostki turystyczne. Akweny portu objęte są planem szczegółowym o oznaczeniu MRZ. W chwili obecnej nie są planowane inwestycje związane z akwatoriami zewnętrznymi portu będącymi w zasięgu PZPPOM.

Port w Dziwnowie, oprócz funkcji rybackiej obsługuje również jednostki turystyczne. W 2020 r. rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej, w części portu opisano granice Morskiego Portu Wojennego Dziwnów. Akweny portu objęte są planem szczegółowym o oznaczeniu DZI. W chwili obecnej nie są planowane inwestycje związane z akwatoriami zewnętrznymi portu będącymi w zasięgu PZPPOM.

Port w Dźwirzynie jest portem rybackim, obsługującym również przewozy turystyczno-rekreacyjne. Akweny portu objęte są planem szczegółowym o oznaczeniu DZW. W 2022 r. przygotowany został *Plan rozwoju portu morskiego w Dźwirzynie*, który wskazuje planowane inwestycje. W chwili obecnej nie są w nim zaplanowane inwestycje związane z akwatoriami zewnętrznymi portu będącymi w zasięgu PZPPOM.

W akwenach w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie planowane są również inwestycje związane z:

- zabezpieczeniem przystani morskiej nr 1 w Międzyzdrojach, w ramach akwenów POM.02.C (podakwen 02.300.Ip) oraz POM.03.O (decyzja Nr 22/2022 o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja nr 1/2023, znak: GPG-I.61401.7.22.EZ(33));

- przebudowę przystani rybackiej w Dąbkach, w ramach akwenu POM.19.C, podakwen 19.309.Ip (decyzja Nr 12/2022 o środowiskowych uwarunkowaniach);
- przebudowę przystani rybackiej w Jarosławcu, w ramach akwenu POM.27.B, podakwen 27.310.Ip (decyzja Nr 13/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach).

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2019-2024

Sytuacja w portach polskich na przestrzeni ostatnich lat jest dynamiczna. Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki krajowej utrzymują swoją silną pozycję na Bałtyku oraz znaczenie dla gospodarki krajowej. Okres objęty niniejszym Raportem był trudny ze względu na turbulencje światowej gospodarki spowodowane najpierw pandemią COVID-19 a później wybuchem wojny na Ukrainie. Wpłynęło to na fluktuacje w poziomie i strukturze przeładunków polskich portów, jednakże ich wyniki finansowe są stabilne.

Porty, zarówno o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, jak i o znaczeniu regionalnym/lokalnym planują rozwój. Przyczyny są różne. Porty Świnoujście, w Kołobrzegu i w Darłowie modernizują się, aby pełnić rolę baz serwisowych dla powstających MFV. Inwestycje te są planowane na akwenach wewnętrznych portów czyli poza obszarem PZPPOM.

Planowana jest budowa Głębokowodnego Terminala Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. Inwestycja została już przestrzennie uwzględniona w PZPPOM poprzez wydzielenie odpowiedniego podakwenu.

Projektowana jest inwestycja w nowy tor żeglugowy do zespołu portów Szczecin-Świnoujście (również do portu zewnętrznego) wykorzystująca akwen POM.10.T. Jeden z wariantów „końca” trasy (do granicy WSE) przebiega poza akwenem POM.10.T.

Od momentu przyjęcia PZPPOM zmienione zostały:

- granice portu morskiego w Świnoujściu (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie granicy portu morskiego w Świnoujściu) obejmując obszar planowanego głębokowodnego terminala kontenerowego (zmiana w całości w POM.01.Ip);
- granice portu morskiego w Dziwnowie (poza obszarem PZPPOM);
- granice portu morskiego w Kołobrzegu (poza obszarem PZPPOM).

Wszelkie inwestycje portowe prowadzone są w granicach portów i ich red. Zawierają się one w pełni w akwenach wyznaczonych w PZPPOM dla funkcjonowania portów i przystani. Dotyczy to również zmian granicy portów i przystani.

10. Turystyka, sport i rekreacja

A) UJĘCIE W PZPPOM

PZPPOM definiuje funkcję turystyka, sport i rekreacja w § 1 ust. 3 pkt 16 ustaleń ogólnych jako *udostępnienie akwenów do uprawiania turystyki morskiej i nadmorskiej, rybołówstwa rekreacyjnego, sportów wodnych i rekreacji, w szczególności udostępnienie akwenów przybrzeżnych na kąpieliska, miejsca okazjonalnie wykorzystywane do kąpieli, na potrzeby żeglarstwa i żeglarstwa deskowego, w tym na imprezy sportowe oraz żeglugę sezonową turystyczną. Oznacza również budowę i utrzymanie infrastruktury turystycznej, jak mola, pomosty i pirsy, w tym również pełniące funkcje miejsca postojowego dla jachtów, oraz wskazywanie obiektów udostępnionych do nurkowania*. Funkcja została oznaczona symbolem literowym S.

Zakres pojęciowy turystyki morskiej i nadmorskiej określa § 1 ust. 2 pkt 18 i 19 ustaleń ogólnych, w których wskazano, że turystyka morska to *wszystkie formy turystyki wykorzystujące w szczególności walory polskich obszarów morskich, w tym przemieszczanie się osób dla celów rekreacyjnych, tj. żeglowanie na statkach wycieczkowych, jachtach, deskach, jak również turystyka rzeczno-morska, turystyka przyrodnicza, talasoterapia, nurkowanie wrakowe, rybołówstwo rekreacyjne oraz nurkowanie, z wyłączeniem turystyki nadmorskiej*. Natomiast turystyka nadmorska jest określana jako *turystyka związana z nadmorską strefą rekreacyjną, która w polskich warunkach zajmuje około 1 000 km² i sięga na lądzie średnio do 1,5 km od linii brzegu, a od strony morza – średnio do około 100 m od linii brzegu*. W analizie uwarunkowań do PZPPOM uszczegółowiono pojęcia i terminy związane z tą funkcją. Poniżej podano najważniejsze z nich:

- turystyka morska (właściwa) – aktywność na pełnym morzu, czyli na statkach wycieczkowych (cruisers), pasażerskich liniowych, na jachtach (żeglarstwo pełnomorskie – turystyczne) czy promach;
- turystyka nadmorska – wszelkie przejawy aktywności podejmowane w obszarze nadmorskim, czyli żegluga biała (na statkach żeglugi przybrzeżnej), żeglarstwo jachtowe, deskowe, lodowe, kajakarstwo, nurkowanie, wędkarstwo, itp.;
- turystyka kwalifikowana – wszystkie sporty wodne;
- turystyka wypoczynkowa – m.in. kąpiele morskie, lecznicze.

Jak wskazano w § 8 ust. 1 ustaleń ogólnych *celem zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju gmin nadmorskich wzdłuż wybrzeża wyznaczono podakweny o funkcji dopuszczalnej turystyka, sport i rekreacja dla rozwoju turystyki nadmorskiej*. Dodatkowo, § 8 ust. 2 określa, że *funkcja dopuszczalna turystyka, sport i rekreacja jest dopuszczona we wszystkich akwenach poza strefami zamkniętymi dla żeglugi lub rybołówstwa, z ograniczeniami, które znajdują się w rozstrzygnięciach szczegółowych*.

W PZPPOM nie wyznaczono żadnych akwenów o funkcji podstawowej S, natomiast turystykę, sport i rekreację dopuszczono jako funkcję dopuszczalną na całym obszarze objętym planem z ograniczeniami podanymi w kartach akwenów.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego jest strategią makroekonomiczną wdrażaną w tym w makroregionie. Dotyczy ona 8 nadbałtyckich krajów Unii Europejskiej: Niemcy, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja oraz Dania. Jednym z trzech głównych filarów tematycznych Strategii jest „*Wzrost dobrobytu*”, w którym celem częściowym jest poprawa konkurencyjności na rynku globalnym w obszarach tematycznych takich jak turystyka.

Przy tworzeniu przepisów PZPPOM wykorzystano ówczesnie obowiązujący dokument dotyczący turystyki – *Program Rozwoju Turystyki do 2020 roku* uchwalony przez Radę Ministrów 18 sierpnia 2015 r. (Nr 143/2015). Określono w nim potencjał turystyczny regionów, w tym obszarów polskiego wybrzeża. Potencjałem turystycznym województwa pomorskiego są walory krajobrazowe i kulturowe. Województwo zachodniopomorskie jest natomiast regionem bogatym w wody śródlądowe oraz ma szeroki dostęp do morza. Obecnie w Polsce nie funkcjonuje w obrocie prawnym żaden krajowy dokument strategiczny odnoszący się do turystyki, sportu i rekreacji przygotowany na szczeblu ministerialnym.

Województwo zachodniopomorskie opracowało dokument pt. *Polityka Turystyczna Pomorza Zachodniego*, który stanowi uzupełnienie polityki regionalnej. Celem dokumentu jest nakierowanie działań samorządu na rozwój turystyki, poprzez określenie strategii wsparcia oraz działań na rzecz optymalizacji warunków administracyjnych i zasad ekonomicznych. Dzięki temu możliwe jest wzmocnienie, ukierunkowanie oraz skuteczniejsze zarządzanie ruchem turystycznym.

Turystyka odgrywa kluczową rolę w wielu gminach regionu, dlatego jednym z priorytetowych zadań samorządu jest zapewnienie jak najlepszych warunków do jej rozwoju. Dokument wyznacza jako cel rozwój turystyki wodnej w województwie, w tym:

1. kontynuację działań na rzecz rozwoju i umocnienia pozycji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego;
2. kontynuację działań na rzecz rozbudowy sieci szlaków kajakowych.

Zachodniopomorski Szlak Żeglarski tworzy sieć portów i przystani jachtowych, znajdujących się między Gryfinem nad Odrą poprzez Szczecin, Zalew Szczeciński, Zatokę Pomorską po Darłowo. Szlak ten umożliwia komunikację wodną regionu zarówno drogami śródlądowymi jak i morskimi, zapewniając połączenia z zachodnią, północną, południową oraz wschodnią Europą, przez Zalew Szczeciński i Bałtyk szlak łączy Polskę z innymi basenu Morza Bałtyckiego (Rysunek 53).

Rysunek 53. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski

Źródło: <https://marinas.pl>



C) STAN OBECNY

Kąpieliska

W 2024 r. w województwie zachodniopomorskim zostało zgłoszonych 100 kąpielisk (Tabela 14). Najwięcej z nich jest w gminie Rewal.

Tabela 14. Kąpieliska zgłoszone do Głównego Inspektoratu Sanitarnego w 2024 r.

Gmina	Liczba kąpielisk	Nazwa kąpieliska
Świnoujście	3	Kąpielisko morskie Świnoujście Bałtycka, Kąpielisko morskie Świnoujście – Uznam, Kąpielisko morskie Świnoujście Interferie
Międzyzdroje	2	Kąpielisko morskie Międzyzdroje Zachód – obszar wodny o długości linii brzegowej 1086 m na zachód od Molo, Kąpielisko morskie Międzyzdroje Wschód – obszar wodny o długości linii brzegowej 920 m na wschód od Molo
Dziwnów	8	Kąpielisko morskie Międzywodzie, Kąpielisko morskie Dziwnów „Spadochroniarzy Polskich”, Kąpielisko morskie Dziwnów „Przymorze”, Kąpielisko morskie Dziwnów, Kąpielisko morskie Dziwnów „Słoneczne”, Kąpielisko morskie Dziwnówek, Kąpielisko morskie Łukęcin „Bajkowa”, Kąpielisko morskie Łukęcin „Spacerowa”
Rewal	21	Kąpielisko Pobierowo plaża zachodnia, Kąpielisko Pobierowo plaża zachodnia 2, Kąpielisko Pobierowo 1, Kąpielisko Pobierowo 2, Kąpielisko Pobierowo plaża wschodnia, Kąpielisko Pobierowo plaża wschodnia 2, Kąpielisko Pustkowo, Kąpielisko Trzęsacz, Kąpielisko Trzęsacz plaża wschodnia, Kąpielisko Rewal plaża zachodnia, Kąpielisko Rewal, Kąpielisko Rewal 2, Kąpielisko Rewal plaża wschodnia 1, Kąpielisko Niechorze plaża zachodnia, Kąpielisko Niechorze, Kąpielisko Niechorze 2, Kąpielisko Niechorze plaża wschodnia, Kąpielisko Pogorzelica plaża zachodnia, Kąpielisko Pogorzelica 2, Kąpielisko Pogorzelica plaża wschodnia, Kąpielisko Pogorzelica
Trzebiatów	4	Kąpielisko Mrzeżyno Zachód, Mrzeżyno Wschód 2, Kąpielisko Mrzeżyno Wschód 1, Rogowo 1
Kołobrzeg gmina	2	Kąpielisko Dźwirzyno, Kąpielisko Grzybowo
Kołobrzeg miasto	10	Kąpielisko morskie Kołobrzeg Zachód „Radzikowo”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Zachód „Plaża TRM”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Zachód „Plaża Wojskowa”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Pomnik Zaślubin”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Molo”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Bałtyk”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Słoneczko”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Kamienny Szaniec”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Marine Hotel”, Kąpielisko morskie Kołobrzeg „Podczele”
Ustronie Morskie	6	Kąpielisko morskie w Sianożętach „Radar”, Kąpielisko morskie w Sianożętach „Neptun”, Kąpielisko morskie w Ustroniu Morskim „Nadbrzeżna”, Kąpielisko morskie w Ustroniu Morskim „Fregata”, Kąpielisko morskie w Ustroniu Morskim „Centralna”, Kąpielisko morskie w Ustroniu Morskim „Muszla”
Mielno	17	Gąski 210, Gąski 209, Sarbinowo 211, Sarbinowo 222, Sarbinowo 212, Sarbinowo 213B, Chłopy 208B, Chłopy 214, Mielenko 215, Mielenko 207, Mielno Grodzisko, Mielno Floryda, Mielno 216, Mielno 218, Mielno 219, Mielno 220, Unieście 221
Sianów	3	Łazy 225B, Łazy 223B, Łazy 224
Gmina Darłowo	8	Kąpielisko Dąbki Wschód – kąpielisko I, Kąpielisko Dąbki Wschód – kąpielisko II, Kąpielisko Dąbki Zachód – kąpielisko I, Kąpielisko Dąbki Zachód – kąpielisko II, Bobolin Zachód, Bobolin Wschód, Kopań Wicie wejście „Wicie 3Z”, Wicie wejście Wicie 3W

Gmina	Liczba kąpielisk	Nazwa kąpieliska
Darłowo	10	Kąpielisko „Darłówek Zachodnie kąpielisko nr 5”, Kąpielisko ‘Darłówek Zachodnie kąpielisko nr 4’, Kąpielisko „Darłówek Zachodnie kąpielisko nr 3”, Kąpielisko „Darłówek Zachodnie kąpielisko nr 2” Kąpielisko „Darłówek Zachodnie kąpielisko nr 1”, Kąpielisko Wschodnie – kąpielisko nr 1, Darłówek Wschodnie – kąpielisko nr 3, Kąpielisko Darłówek Wschodnie – kąpielisko nr 2, Darłówek Wschodnie – kąpielisko nr 4, Darłówek Wschodnie – kąpielisko nr 5
Postomino	6	Jarosławiec Zachód Rusinowo II, Jarosławiec Zachód „Plaża Rusinowo”, Jarosławiec Zachód Pas startowy, Jarosławiec – Dubaj I , Jarosławiec – Dubaj II, Jarosławiec Wschód „Plaża Centralna”

Źródło: www.sk.gis.gov.pl/kapieliska/mapa

Błękitna Flaga jest programem realizowanym w celu promowania ekologii, ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju w miejscowościach nadmorskich, w otoczeniu kąpielisk i przystani jachtowych. Kąpieliska i mariny wyróżnione Błękitną Flagą spełniają kryteria z zakresu:

- jakości wody;
- działań na rzecz edukacji ekologicznej;
- zarządzania środowiskowego;
- bezpieczeństwa oraz jakości prowadzonych usług.

Porównanie liczby kąpielisk i marin ze statusem Błękitnej Flagi w 2024 r., wskazuje na przewagę województwa zachodniopomorskiego nad pomorskim w tym zakresie. W województwie pomorskim funkcjonuje tylko 5, gdy w zachodniopomorskim 28 tego typu plaż (Tabela 15).

Tabela 15. Kąpieliska i mariny, którym przyznano certyfikat Błękitnej Flagi w 2024 r.

Lp.	Rodzaj	Nazwa
1	Kąpielisko	Kąpielisko w Zieleniewie nad Jez. Miedwie
2	Kąpielisko	Kąpielisko śródlądowe w Lubczynie
3	Kąpielisko	Kąpielisko w Stepnicy nad Zalewem Szczecińskim
4	Kąpielisko	Kąpielisko Morskie Świnoujście Uznam
5	Marina	Port Jachtowy Jerzego Porębskiego
6	Kąpielisko	Kąpielisko Morskie Świnoujście Warszów
7	Kąpielisko	Kąpielisko morskie Międzyzdroje Wschód
8	Marina	Marina Wapnica
9	Kąpielisko	Kąpielisko morskie Międzywodzie
10	Kąpielisko	Kąpielisko morskie Dziwnów
11	Kąpielisko	Kąpielisko morskie Dziwnówek
12	Kąpielisko	Kąpielisko Pobierowo plaża zachodnia
13	Kąpielisko	Kąpielisko Pustkowo
14	Kąpielisko	Kąpielisko Trzęsacz
15	Kąpielisko	Kąpielisko Rewal
16	Kąpielisko	Kąpielisko Pogorzela

Lp.	Rodzaj	Nazwa
17	Kąpielisko	Kąpielisko Niechorze
18	Kąpielisko	Kąpielisko Mrzeżyno Zachód
19	Kąpielisko	Kąpielisko Grzybowo
20	Kąpielisko	Kąpielisko Dźwirzyno
21	Kąpielisko	Kąpielisko morskie Kołobrzeg Zachód „Plaża TRM”
22	Kąpielisko	Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Bałtyk”
23	Kąpielisko	Kąpielisko morskie Kołobrzeg Wschód „Kamienny Szaniec”
24	Marina	Marina Solna Kołobrzeg
25	Kąpielisko	Kąpielisko Dąbki Zachód – kąpielisko I
26	Kąpielisko	Kąpielisko Mielno 216
27	Kąpielisko	Kąpielisko Łazy 223B
28	Kąpielisko	Darłówko Zachodnie kąpielisko nr 1

Źródło: www.czystapolska.org.pl/blekitna-flaga-na-plazy/

Porty i przystanie morskie

Na obszarze Pomorza Zachodniego w strefie nadmorskiej zlokalizowane są porty, które pełnią także funkcje turystyczne (postój jednostek rekreacyjnych):

- port Świnoujście (Basen Północny);
- porty o znaczeniu regionalnym Kołobrzeg (marina Solna) i Darłowo;
- małe porty: Dziwnów, Mrzeżyno, Trzebież, Wolin, Dźwirzyno.

W 2023 r. otworzono nową przystań morską w Wolinie. Jest ona jednak położona poza obszarem objętym analizą.

Zauważalny jest postępujący rozwój infrastruktury turystycznej w postaci marin i przystani żeglarskich, jednak inwestycje znajdują się w ujściach rzek lub w akwenach sąsiadujących (poza obszarem PZPPOM). Największym ośrodkiem z największą liczbą miejsc cumowniczych jest Świnoujście, w który w badanym okresie powiększył bazę dostępnych miejsc.

Wydarzenia cykliczne

W odniesieniu do cyklicznych wydarzeń turystyki morskiej i kwalifikowanej typu regaty, zauważalne jest znaczące skupienie ich w zachodniej części analizowanego obszaru. Najpopularniejsze miesiące, w których następuje największe obciążenie wydarzeniami turystycznymi to czerwiec, lipiec, sierpień (Tabela 16).

Tabela 16. Imprezy cykliczne (regaty) w 2024 r.

Nazwa	Trasa	Data
Regaty Gryfa	Świnoujście – Arkona – Falsterbo – Christianso – Świnoujście	5-9.06.2024
Regaty Unity Line	Świnoujście – Dziwnów	15.08.2024
The Tall Ships Races 2024	Tallin – Szczecin	16.07-01.08.2024
Summer Kite Festival Międzyzdroje	Międzyzdroje	23-24.08.2024

Nazwa	Trasa	Data
Regaty Podaruj Drugie Życie - Wokół Bałtyku	Wzdłuż wybrzeża od Szczecina do Gdańska	23.06-5.07.2024
Etapowe Regaty Turystyczne 2024	Trzebież – Nowe Warpno – Ueckermunde – Wolin – Świnoujście – Dziwnów – Kamień Pomorski – Dziwnów – Świnoujście – Stepnica – Trzebież	19-28.07.2024
Bałtyckie Regaty Samotnych Żeglarzy o Puchar Poloneza 2024 VIII Morskie Żeglarskie Mistrzostwa Polski Załóg Jednoosobowych	Świnoujście – okrążenie archipelagu wysp Christianso	04-09.08.2024

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG



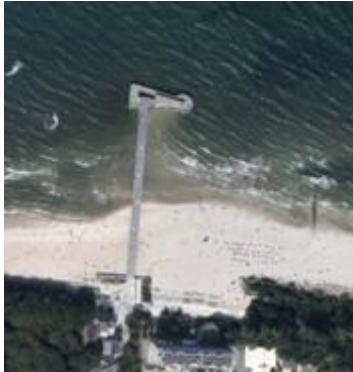







Na przyległych obszarach lądowych, w 2024 r., odbyły się także inne imprezy cykliczne (wybrane):

- Festiwal Słowian i Wikingów – 01-04.08.2024 – Wolin;
- XXI Święto Śledzia – Niechorze – 06.07.2024;
- Festiwal Fama – 19-24.08.2024 – Świnoujście;
- 4. Markowy Festiwal Świnoujście 2024 – 07-11.08.2024;
- Wakacyjne Miasto Kobiet – Świnoujście – 01-04.07.2024;
- 27 festiwal Gwiazd – Międzyzdroje – 04-07.07.2024;
- Międzynarodowy Festiwal Pieśni Chóralnej im. prof. Jana Szyrockiego w Międzyzdrojach – Międzyzdroje – 16-21.06.2024;
- Sun Festival – 26-28.07.2024 – Kołobrzeg;
- Sunrise Festival – 19-21.07.2024 – Kołobrzeg;
- Baltic Drive&Fly festiwal – 15-18.08.2024 – Kołobrzeg.

Mola i pomosty

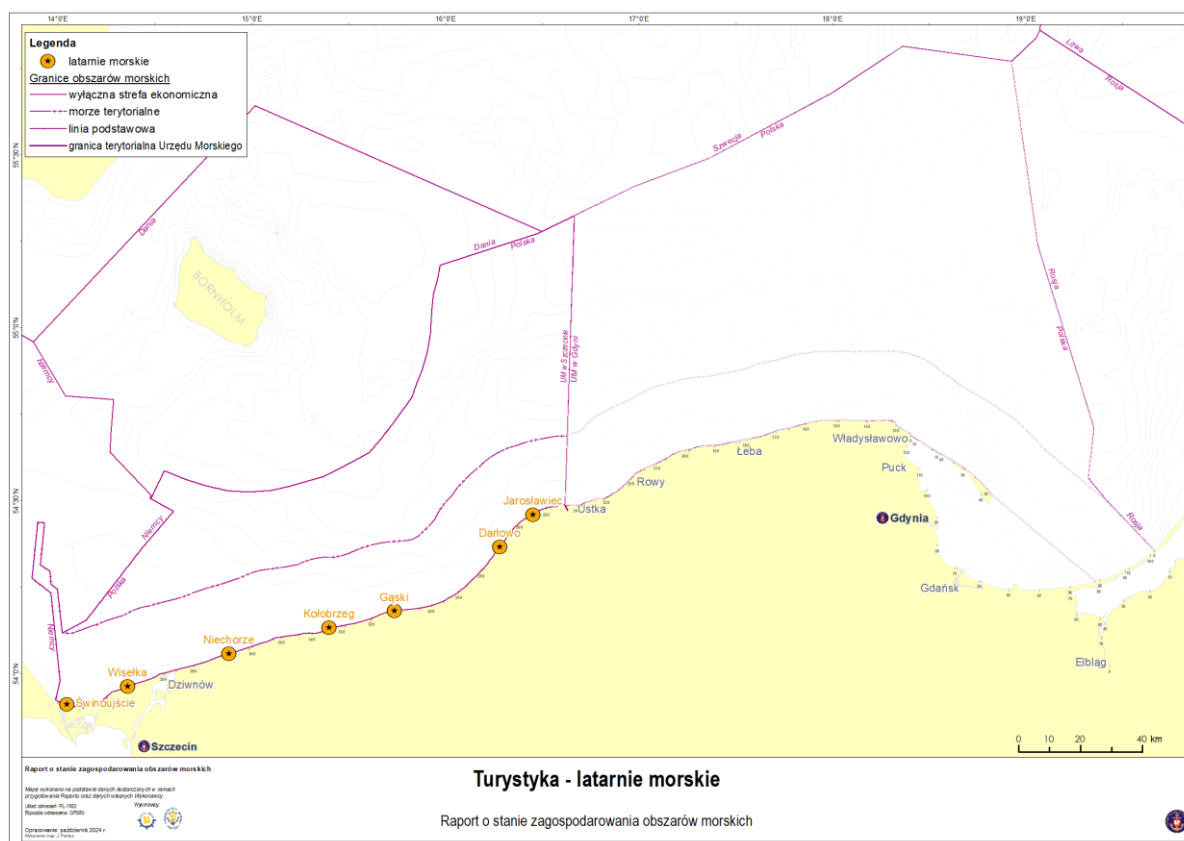
W województwie zachodniopomorskim, które graniczy z obszarem morskim znajdującym się w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie w 2022 r. znajdowało się 10 konstrukcji o charakterze rekreacyjnym, które wychodziły w obszary morskie (Tabela 17) (stan na rok 2022).

Tabela 17. Publiczne mola i pomosty na wodach morskich w województwie zachodniopomorskim

Międzyzdroje 	Niechorze 	Kołobrzeg 
Ustronie Morskie 	Ustronie Morskie 	Ustronie Morskie 
Chłopy 	Chłopy 	Chłopy 
Chłopy 		

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie ortofotomapy 2022 (brak zmian w roku 2023) – www.sipam.gov.pl

Latarnie morskie



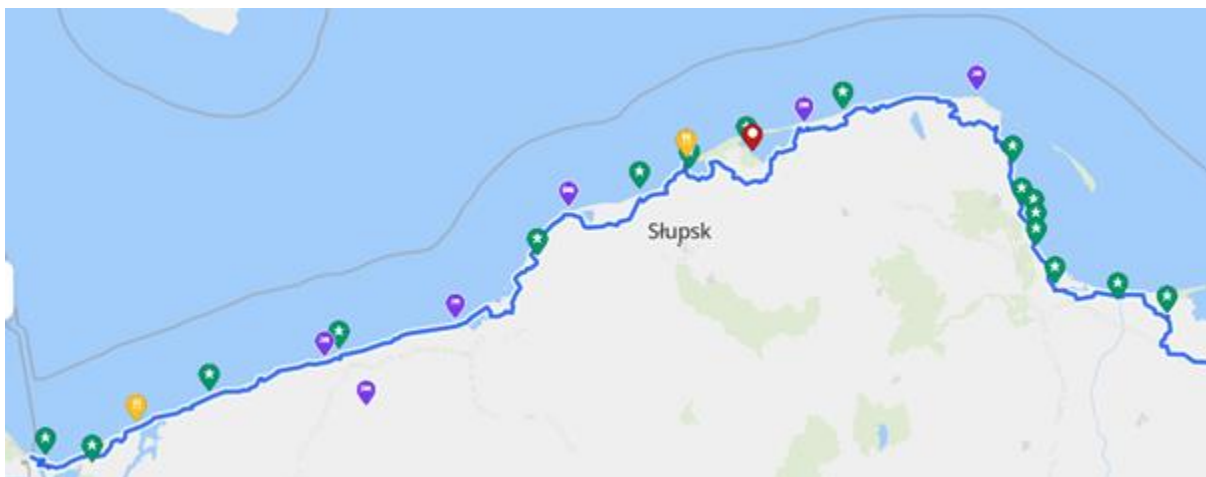
Rysunek 54. Latarnie morskie w województwie zachodniopomorskim

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

W województwie zachodniopomorskim znajduje się 7 latarni morskich (Rysunek 54). Najwyższa z nich, o wysokości 65 m, położona jest w Świnoujściu. Poza nią latarnie morskie znajdują się w koło Wisetki, Niechorzu, Kołobrzegu, Gąskach, Darłowie oraz w Jarosławcu.

Trasy rowerowe

Przez pas nadmorski przebiega trasa Velo Baltica, wchodzącą w skład międzynarodowego szlaku EuroVelo 10 (trasa rowerowa R10), który poprowadzono wokół Morza Bałtyckiego (Rysunek 55). Rozpoczyna się w Świnoujściu, kończy natomiast w Elblągu. Przebiega przez następujące miejscowości województwa zachodniopomorskiego: Międzyzdroje – Dziwnów – Trzęsacz – Rewal – Niechorze – Dźwirzyno – Kołobrzeg – Gąski – Chłopy – Mielno – Łazy – Dąbki – Darłowo – Jarosławiec – Marszewo. Długość całkowita to 529 km. W większości powierzchnia pokryta jest asfaltem (274 km), reszta to szuter, płyty betonowe, kostka brukowa, bruk, nawierzchnia utwardzona.



Rysunek 55. Przebieg trasy EuroVelo 10 przy Morzu Bałtyckim.

Źródło: <https://velomapa.pl/szlaki/velo-baltica-eurovelo-10-13-r10#map=6.75/54.425/16.816>

Atrakcjami w okolicy "Velo Baltica – EuroVelo 10/13 – R10" są m.in.: Latarnia Morska Świnoujście (najwyższa latarnia morska w całym basenie morza Bałtyckiego, jedna z najwyższych latarni morskich na świecie), Woliński Park Narodowy, ruiny kościoła w Trzęsaczu – Ruiny gotyckiego kościoła pw. św. Mikołaja wybudowanego na przełomie XIV i XV wieku, latarnia Morska Kołobrzeg.

Połączenia promowe

W województwie zachodniopomorskim funkcjonują następujące połączenia promowe:

Świnoujście – Terminal promowy w Świnoujściu obsługuje następujące trasy:

- Ystad (obsługiwane przez EuroAfrica, Polferries, Unity Line);
- Trelleborg (obsługiwane przez EuroAfrica, TT-Line, Unity Line).

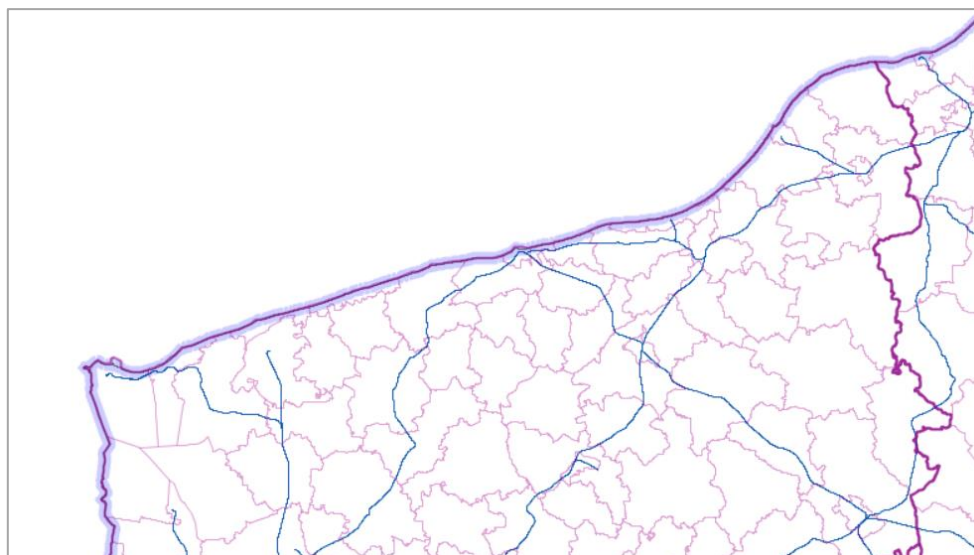
Średni czas podróży do obydwu destynacji to 7 godzin.

Kołobrzeg – Statek Jantar od roku 2020 nie kursuje na wyspę Bornholm.

Dostępność – transport kolejowy

Na rozwój turystyki ma wpływ również dostępność komunikacyjna. Bezpośrednie połączenia kolejowe, szczególnie w sezonie letnim, oferowane są do Świnoujścia oraz Międzyzdrojów (skomunikowane z resztą kraju poprzez linię nr 401); Kołobrzegu (skomunikowany liniami 402 oraz 404); Mielna (linia 427) oraz Darłowa (linia 418).

Przebieg linii kolejowych został przedstawiony na Rysunku 56. Miejscowości z dostępem do linii kolejowych charakteryzują się większą bazą noclegową, atrakcjami turystycznymi i przedłużeniem sezonu turystycznego.



Rysunek 56. Linie kolejowe w województwie zachodniopomorskim

Źródło: <http://mapa.plk-sa.pl/>

D) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2019-2024

Duży wpływ na turystykę miał ogłoszony w 2020 r. *lockdown* w związku z pandemią wirusa SARS-CoV-2. Wprowadzone obostrzenia spowodowały zahamowanie w branży turystycznej, czyniąc ją jednym z najbardziej dotkniętych sektorów gospodarki. Wiele osób utrzymujących się z turystyki popadło w problemy finansowe. Państwo wprowadziło specjalne mechanizmy, które miały uchronić branżę przed zapaścią. W większości dokumentów strategicznych gmin wydanych po 2021 r. można zauważyć odchodzenie od turystyki jako głównego źródła dochodu gmin oraz ich mieszkańców, starając się zdywersyfikować kierunki rozwoju. Oferta turystyczna jest bardziej zrównoważona, skoncentrowana na jakości, a nie ilości. Wpływ na to ma także uciążliwość sezonu turystycznego dla ludności lokalnej. Obecnie, do ważniejszych ośrodków wczasowo-wypoczynkowych województwa zachodniopomorskiego należą największe miejscowości nadmorskie: Kołobrzeg, Świnoujście czy Międzyzdroje.

W analizowanym okresie w portach obsługujących ruch jednostek rekreacyjnych zauważalny jest trend wzrostowy w obszarach najludniejszych i utrzymanie w pozostałych, rozwój jest ten jednak w poza obszarem objętym analizą (mariny lokalizowane są w ujściach rzek lub na przyległych zalewach). Największa baza miejsc postojowych dla jachtów rekreacyjnych znajduje się w miejscowościach Świnoujście oraz Kołobrzeg (Tabela 18).

Tabela 18. Rozwój marin po roku 2019

Lokalizacja	Inwestycja po 2019	Inwestycja do 2019	Liczba miejsc cumowniczych
Port Darłowo (Port morski w Darłowie)	Nie	2013	56
Marina Solna Kołobrzeg (Port morski w Kołobrzegu)	Nie	2013	250
Marina Dziwnów oraz Przystań Sezonowa Dziwnów (Morski port rybacki w Dziwnowie)	Nie	Przed 2019	90

Lokalizacja	Inwestycja po 2019	Inwestycja do 2019	Liczba miejsc cumowniczych
Świnoujście: - Marina Łunowo (Przystań Świnoujście – Łunowo) - Przystań żeglarska Łunowo (brak) - Jacht Klub Cztery Wiatry Świnoujście (Port morski w Świnoujściu) - Port Jachtowy – Basen Północny Świnoujście (Port morski w Świnoujściu)	Marina Łunowo – 2019 – 60 miejsc cumowniczych	Przystań żeglarska Łunowo, Jacht Klub Cztery Wiatry Świnoujście, Port Jachtowy Basen Północny Świnoujście,	494

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie www.marinas.pl

Do analizy otrzymano dane dot. zawinięć jachtów oraz statków turystycznych do wskazanych portów i przystani (Tabela 19). Rok 2020 dla portu w Dziwnowie oraz w Kamieniu Pomorskim, był rokiem o największym ruchu jednostek, gdy jednocześnie dla portu w Mrzeżynie, Międzyzdrojach oraz Świnoujściu był najgorszym. Na podstawie poniższych danych nie można stwierdzić czy przystanie w województwie zachodniopomorskim przyjmują coraz większą czy coraz mniejszą liczbę jednostek turystycznych. Nasuwającym się wnioskiem jest, że porty te są w stabilnej sytuacji, bez potrzeby natychmiastowej modernizacji.

Tabela 19. Ruch jednostek turystycznych w wybranych portach i przystaniach w latach 2019-2023 (kolor czerwony – najniższe, zielony – najwyższe wartości w danym porcie).

	Dziwnów	Kamień Pomorski	Mrzeżyno	Międzyzdroje	Świnoujście	Darłowo
2019	1598	1036	1244	752	9115	1578
2020	1775	5814	660	281	7648	1150
2021	1531	737	1437	307	8518	1337
2022	1451	728	1094	743	9987	1087
2023	1365	1835	1227	377	10115	1070

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych otrzymanych od Urzędu Morskiego w Szczecinie

11. Ochrona brzegu

A) UJĘCIE W PZPPOM

PZPPOM definiuje funkcję ochrona brzegu morskiego w § 1 ust. 3 pkt 7 ustaleń ogólnych jako *utrzymywanie systemu ochrony brzegu morskiego w stanie zapewniającym wymagane prawem bezpieczeństwo i stan środowiska brzegu morskiego, prowadzenie monitoringu i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego; oznacza także ochronę nagromadzeń i odkładów piasków do sztucznego zasilania brzegu morskiego przed zanieczyszczeniem oraz przed wykorzystaniem do innych celów niż ochrona brzegu morskiego, jak również zapewnienie dostępności tych nagromadzeń i odkładów*. Funkcja została oznaczona symbolem literowym C.

W § 1 ust. 2 ustaleń ogólnych (wyjaśnienie pojęć użytych w planie) niektóre pojęcia dotyczą bezpośrednio ochrony brzegów, m.in:

2) *erozja morska – niszczenie dna i brzegu morskiego przez falowanie oraz prądy morskie;*

8) *obszar ochrony brzegu morskiego – strefa przeznaczona do utrzymania minimalnego poziomu bezpieczeństwa i właściwego stanu środowiska brzegu morskiego oraz obszary nagromadzeń piasków przydatnych do sztucznego zasilania brzegu morskiego;*

14) *system ochrony brzegu morskiego – wydma przednia, plaża i podbrzeże po strefę rew włocześnie, wraz z pokrywającą je roślinnością, a także z przedsięwzięciami ochrony brzegów morskich;*

23) *właściwy stan systemu ochrony brzegu morskiego – zapewnienie minimalnego poziomu bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz właściwego położenia granicznej linii ochrony, o których mowa w art. 37 ust. 1b i 1c stawy o obszarach morskich.*

W PZPPOM zostało wydzielonych 11 akwenów (w tym dwa w dwóch wariantach ze względu na brak ostatecznej decyzji o lokalizacji elektrowni jądrowej) o funkcji podstawowej ochrona brzegu morskiego. W terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie wyznaczono ich pięć. W akwenach tych dopuszczono funkcje, które mogą współzysztować z ochroną brzegu morskiego, tj. rybołówstwo; transport; dziedzictwo kulturowe; funkcjonowanie portu lub przystani i badania naukowe, z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z potrzeby utrzymania właściwego stanu systemu ochrony brzegu morskiego. W tych akwenach przybrzeżnych, gdzie została wskazana inna funkcja podstawowa (Ip lub B), wyznaczono podakwen C o takiej samej szerokości co akweny C, aby utrzymać spójność ochrony brzegów wzdłuż całego wybrzeża. W takich podakwenach wprowadzono ograniczenia realizacji inwestycji do rozwiązań technicznych i technologii umożliwiających zachowanie wymaganego poziomu ochrony brzegu morskiego.

Ponadto w innych akwenach wyznaczono 30 podakwenów przeznaczonych na ochronę nagromadzeń piasków do sztucznego zasilania brzegu morskiego. Podakweny te również są oznaczone symbolem C.

B) DOKUMENTY PRAWNE I STRATEGICZNE

W prawie krajowym bezpośrednie odniesienia do problematyki ochrony brzegu morskiego znajdują się w ustawie *Prawo Wodne*, ustawie *o obszarach morskich*, ustawie *o planowaniu przestrzennym*, *Programie ochrony brzegów morskich* (do 31 grudnia 2023 r.), *Polityce Morskiej RP* oraz w wielu dokumentach strategicznych. Odniesienia pośrednie są dużo bardziej powszechne. Jest to spowodowane tym, że zadania ochrony brzegów zlokalizowane są w strefie brzegowej, która bezsprzecznie jest elementem środowiska morskiego, do którego są liczne odniesienia w przepisach dotyczących ochrony środowiska morskiego ustanowionych zarówno na szczeblu międzynarodowym, krajowym, jak i lokalnym.

Polska wraz z pozostałymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej jest stroną wielu światowych i regionalnych konwencji i dyrektyw o ochronie środowiska morskiego, wśród których, w kontekście ochrony brzegów morskich, na szczególną uwagę zasługują:

- Konwencja *o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego*, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. *ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej* (Ramowa Dyrektywa Wodna – RDW);
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/60/WE z dnia 23 października 2007 r. *w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim* (Dyrektywa powodziowa);
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. *ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego* (Dyrektywa Ramowa w sprawie strategii morskiej – RDSM);
- Dyrektywa Parlamentu i Rady *ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich*;
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. *zmieniająca Dyrektywę 2011/92/EU z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko*.

Prawo krajowe w kwestiach związanych z ochroną brzegów morskich i ochroną środowiska morskiego dostosowane jest do konwencji i dyrektyw międzynarodowych. Regulacją konkretnych zadań i wymagań zajmują się specjalne ustawy, uchwały, strategie i programy, wśród których bezpośrednie odniesienie do ochrony brzegów morskich mają:

- Ustawa *o obszarach morskich*;
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 *Prawo wodne*;
- Uchwała Rady Ministrów *w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* z dnia 17 czerwca 2015;
- *Strategiczny Plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)*;

- Ustawa o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” z dnia 28 marca 2003 r. – przestała obowiązywać;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2022 r. w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu granicznej linii ochrony brzegu morskiego;
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020;
- Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).

Podstawowym dokumentem określającym ramy działań ochronnych w latach 2004-2023 była ustawa o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”, z dnia 28 marca 2003 r., która przestała obowiązywać z dniem 31 grudnia 2023 r. Ustawa została opracowana z uwagi na nasilanie się niebezpiecznego zjawiska postępującej erozji brzegu morskiego i zaniku plaż. W sytuacji rosnącego uzależnienia rozwoju gmin nadmorskich od dostępu do zasobów i walorów pasa nadbrzeżnego, spełnienie przez brzeg morski jego zadań ochronnych pozwalało na skuteczne wypełnianie pozostałych funkcji z nim związanych. Na mocy ustawy ustanowiono wieloletni *Program ochrony brzegów morskich*, którego realizacja zakończyła się w 2023 r. Ustawa zmieniła radykalnie podejście do metod ochrony, przede wszystkim zapewniając środki finansowe na jej realizację. Tabele przedstawiające realizację programu przedstawiono w dalszej części rozdziału.

W Ministerstwie Infrastruktury zaplanowano kontynuację *Programu ochrony brzegów morskich*. Na stronach Rządowego Centrum Legislacji zamieszczono informację o projekcie uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program ochrony brzegów morskich – nr projektu ID59. Planowany termin przyjęcia projektu przez Radę Ministrów: IV kwartał 2025 r.”³⁰

Przed uaktualnieniem *Programu ochrony brzegów morskich* konieczne jest **opracowanie kompleksowej oceny stanu dynamiki polskich brzegów morskich na całej długości polskiego wybrzeża od Piasków po Świnoujście i określenie tendencji rozwoju brzegów południowego Bałtyku, w powiązaniu z uwarunkowaniami ekologiczno-ekonomicznymi.**

Aktem prawnym, który ma bezpośredni związek z ochroną brzegów morskich, jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2022 r. w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu granicznej linii ochrony brzegu morskiego. Określa ono odcinki linii brzegowej, dla których zostały wyznaczone minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego dla utrzymania bezpieczeństwa brzegu przed zdarzeniami sztormowymi o określonym prawdopodobieństwie występowania oraz położenie granicznej linii ochrony brzegu morskiego. Wyznaczono 5 poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego, w zależności od stopnia zagospodarowania zaplecza brzegu.

Projekty dotyczące zabezpieczenia brzegów morskich zagrożonych erozją są wspierane przez fundusze europejskie, w tym w szczególności przez Program FEnIKS – Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

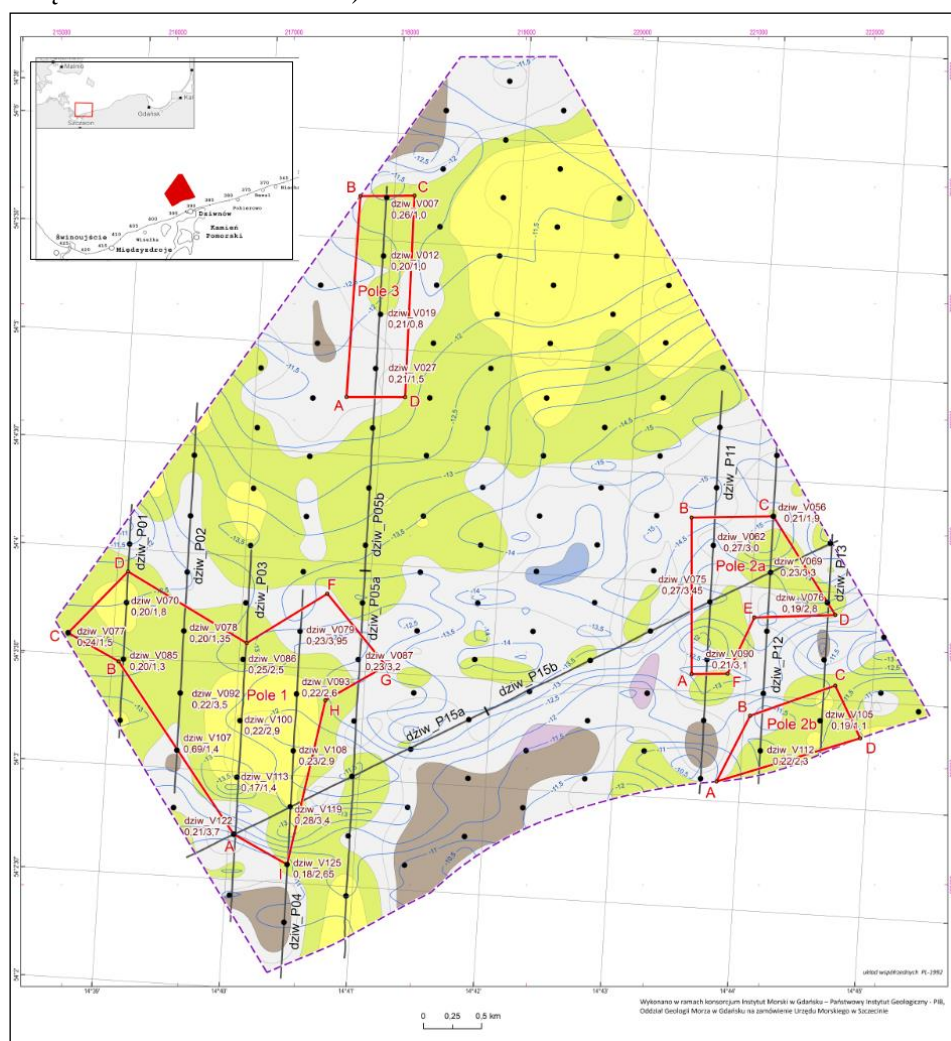
³⁰ <https://www.gov.pl/web/premier/wplip-rm>

C) STAN OBECNY

Od momentu opracowania *Analizy uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego POM* do PZPPOM kontynuowano rozpoznanie **złóż do sztucznego zasilania brzegów morskich**.

W latach 2018-2019 na zlecenie Urzędu Morskiego w Szczecinie kontynuowano prace nad weryfikacją obszarów perspektywicznych występowania piasków morskich do sztucznego zasilania brzegów w rejonie Dziwnowa, Międzywodzia i Międzyzdrojów. W wyniku weryfikacji wskazano te fragmenty obszarów, w których zostało potwierdzone występowanie piasków o najkorzystniejszych w danym obszarze parametrach uziarnienia lub korzystniejszej miąższości warstwy piaszczystej.

W obszarze Dziwnów wyznaczone zostały cztery pola piasków do sztucznego zasilania brzegów o łącznej powierzchni 5,38 km². Pola są zlokalizowane w różnych częściach obszaru Dziwnów (Rysunek 57) i zostały wyznaczone w miejscach występowania miększej pokrywy piaszczystej, nie tylko w obrębie piasków morskich. Zasoby piasków w tych polach wynoszą 12,24 mln m³. Współrzędne granic pól podano w dokumentacji „Wyznaczenie pól poboru piasków morskich do sztucznego zasilania brzegów w rejonie Dziwnowa, Międzywodzia i Międzyzdrojów. Obszar Dziwnów” (Pączek i Kramarska, PIG-PIB 2019. Zamawiający: Skarb Państwa Urząd Morski w Szczecinie).



Rysunek 57. Lokalizacja pól nagromadzeń piasku w obszarze Dziwnów
Źródło: Pączek i Kramarska, 2019

Zagrożenie powodziowe – Wstępna ocena ryzyka powodziowego (WORP)

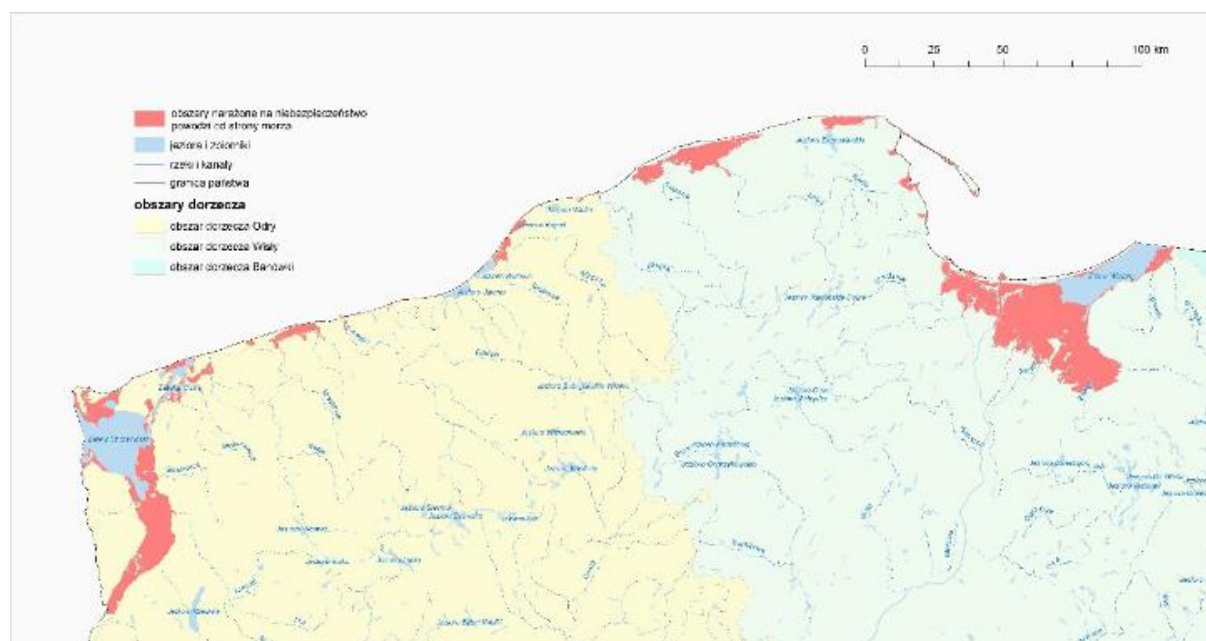
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie realizuje obecnie prace związane z przeglądem i aktualizacją dokumentów planistycznych z zakresu zarządzania ryzykiem powodziowym w 3. cyklu planistycznym (2022-2027) wdrażania Dyrektywy 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dyrektywy powodziowej). Wykonanie przeglądu i aktualizacji WORP w 3. cyklu planistycznym powinno nastąpić w terminie do dnia 22 grudnia 2024 r.

Określenie obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi (ONNP) dla powodzi od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych, jest wynikiem oceny ryzyka powodziowego – na jej podstawie z obszarów potencjalnego zagrożenia powodzią wyodrębnione zostały obszary charakteryzujące się znaczącym ryzykiem powodziowym, tj. ONNP. Łącznie jako ONNP określono 1 104,5 km rzek przymorskich/odcinków wybrzeża. Wszystkie odcinki wybrzeża oraz zlewnie rzek bezpośrednio uchodzących do morza lub morskich wód wewnętrznych uznane na etapie przeglądu i aktualizacji WORP od morza za ONNP zestawione przedstawiono w Tabeli 20 i na Rysunku 58.

Tabela 20. Szczegółowy podział długości ONNP dla powodzi od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych w układzie obszarów dorzeczy

Obszar dorzecza	Region wodny	Długość odcinków określonych jako ONNP [km]			
		Ujściowe odcinki rzek	Przymorze	Zalewy	Cieśniny
Obszar dorzecza Odry	Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	208,0	194,5	Zalew Szczeciński	Cieśnina Dziwna
Obszar dorzecza Wisły	Region Wodny Dolnej Wisły	295,0	305,0	102,0	0
Razem		503,0	499,5	102,0 + Zalew Szczeciński	0 + Cieśnina Dziwna

źródło: https://www.wody.gov.pl/WORP/raport_04122018.pdf



Rysunek 58. ONNP dla powodzi od strony morza

Źródło: <https://powodz.gov.pl/>

Dla ONNP wskazanych we wstępnej ocenie ryzyka powodziowego sporządza się mapy zagrożenia powodziowego (MZIP). Przedstawia się na nich **obszary o określonym prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi oraz głębokości i prędkości przepływu wody w klasach określających stopień zagrożenia dla ludzi i sposób oddziaływania wody na obiekty budowlane, zgodnych z rozporządzeniem.**

Dla obszarów wskazanych na mapach zagrożenia powodziowego sporządza się mapy ryzyka powodziowego (MRP). Mapy ryzyka powodziowego określają wartości potencjalnych strat powodziowych oraz przedstawiają obiekty narażone na zalanie w przypadku wystąpienia powodzi o określonym prawdopodobieństwie wystąpienia. Są to obiekty, które pozwalają na ocenę ryzyka powodziowego dla zdrowia i życia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego i działalności gospodarczej, czyli grupy, dla których należy ograniczyć negatywne skutki powodzi zgodnie z celami Dyrektywy powodziowej.

7 września 2022 r. opublikowane zostały MZIP i MRP, które obejmują nowe mapy dla około 1 tys. km rzek oraz 19 budowli piętrzących, a także aktualizację części obowiązujących map zagrożenia i ryzyka powodziowego od rzek oraz od strony morza.

Od dnia 23 marca 2023 r. obowiązuje zaktualizowany plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry, przyjęty w drodze rozporządzeń Ministra Infrastruktury, tj.: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2022 r. *w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry.*

Zidentyfikowano sześć obszarów problematycznych dla powodzi od strony morza i morskich wód wewnętrznych dla Obszaru Dorzecza Odry, dla których prowadzono analizy mające na celu opracowanie listy zadań ograniczających zagrożenie powodziowe od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych. Zestawienie i lokalizację przedmiotowych OP przedstawia Tabela 21.

Tabela 21. Zidentyfikowane OP (II cykl planistyczny) dla powodzi od strony morza i morskich wód wewnętrznych dla Obszaru Dorzecza Odry

Lp.	Nazwa obszaru	Zlewnia planistyczna
1	IOP_3 Świnoujście Cieśnina Świna	Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, ZP ZZ w Szczecinie
2	IOP_4 Kołobrzeg – ujście Parsęty	Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, ZP ZZ w Koszalinie
3	OP_6 Darłowo ujście Wieprzy	Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, ZP ZZ w Koszalinie
4	OP_9 Trzebież polder Trzebież I	Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego, ZP ZZ w Szczecinie
5	IOP_10 Stepnica północ – Kanał Kłosowicza	Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego ZP ZZ w Szczecinie
6	OP_11 Nowe Warpno – okolice Jeziora Nowowarpieńskiego	Region wodny Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego ZP ZZ w Szczecinie

Źródło: opracowanie Instytut Morski UMG na podstawie: <https://dziennikustaw.gov.pl/D2022000271401.pdf> stan na 31.10.2024

Realizacja Programu ochrony brzegów morskich w latach 2017-2023

Poniższe dane i zestawienia oparto na informacjach z corocznego wykonania *Programu ochrony brzegów morskich* w okresie jego funkcjonowania przedstawionych na stronach Sejmu

RP, co wynikało z art. 6 ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”, nakładającego na ministra właściwego ds. gospodarki morskiej obowiązek przedstawienia takiej informacji.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w *sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku*, z dniem 1 kwietnia 2020 został zniesiony Urząd Morski w Słupsku. Jego zadania na obszarze obejmującym morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefę przyległą, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas nadbrzeżny od linii wyznaczonej na obszarach morskich przebiegiem południka 16°41'56,70" długości geograficznej wschodniej, a następnie granicą województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego, do zachodniej granicy państwa przejął DUM w Szczecinie.

Zadania realizowane przez Urząd Morski w Słupsku w latach 2017-2019 wraz z ich kosztem przedstawia Tabela 22.

Zadania realizowane przez Urząd Morski w Szczecinie w latach 2017-2023 wraz z ich kosztem przedstawia Tabela 23.

Tabela 22. Zadania realizowane przez Urząd Morski w Słupsku w ramach Programu Ochrony Brzegów Morskich w latach 2017-2019

L.p	Rejon-odcinek brzegu	Zadanie	Plan wydatków [zł]	Plan po zmianach [zł]	Wykonanie na dzień 31.12. danego roku [zł]	Uwaga
2017						
1	Otwarte morze-Łeba km 180,5-183,0	Sztuczne zasilanie Łeba	0	850 000	803 250	Kubatura 17 000 m ³ – odtworzono plażę i odbudowano podstawę wydmy
2	Otwarte morze Ustka km 231,0-233,5	Sztuczne zasilanie Ustka	0	850 000	849 280	Kubatura 17 000 m ³ -odtworz odtworzono plażę i odbudowano podstawę wydmy wzdłużbrzegowej
3	Otwarte morze Jarosławiec km 253,8-256,5	Przebudowa opaski brzegowej Jarosławiec km 255,005-255,965	7 610 000	6 760 000	6 718 975	Zadanie na lata 2016-2018. Przebudowa na odcinku 620 mb
4	Otwarte morze-Mierzeja Jeziora Kopań km 256,5-267,0	Sztuczne zasilanie Wicie	1 440 000	1 440 000	1 439 910	Kubatura 30 000 m ³
2018						
1	Otwarte morze Jarosławiec km 253,8-256,5	Przebudowa opaski brzegowej Jarosławiec km 255,005-255,965	1 592 000	1 470 000	1 469 547	Przebudowa na odcinku 660 mb. Zadanie zakończone w 2018 r.
2		Sztuczne zasilanie Jarosławiec km 255,485-255,730	4 058 000	4 058 000	4 058 000	Kubatura 80 000 m ³
3	Otwarte morze-Mierzeja Jeziora Kopań km 256,5-267,0 i Darłówek km 267,0-270,6	Odbudowa zespołu ostróg drewnianych zlokalizowanych na wschód od Portu Darłowo km 261,500-268,900	0	3 591 000	3 590 598	Zadanie na lata 2018-2020. 53 sztuki ostróg o średniej długości 110 m
4	Otwarte morze Ustka km 231,0-233,5	Rozpoznanie nagromadzeń osadów piaszczystych na dnie morskim w celu ich wykorzystania w ochronie brzegów metodą sztucznego zasilania (obszary Ustka 1, Ustka 2, Ustka 3)	1 320 000	1 290 270	1 290 270	Badania obszarów perspektywicznych występowania piasków morskich do sztucznego zasilania w rejonie Ustki na podstawie aktualnego rozpoznania geologicznego.
5	Otwarte morze Ustronie Morskie km 319,0-324,0	Przebudowa opaski brzegowej Ustronie Morskie km 319,463-319,700 i 319,700-319,814	2 540 000	0	0	Zadanie nie zostało zrealizowane z uwagi na pilną realizację zadania pn. Odbudowa zespołu ostróg drewnianych zlokalizowanych na wschód od Portu Darłowo km 261,500-268,900. Realizacja przesunięta na lata 2020-2021
2019						
6	Otwarte morze-Mierzeja Jeziora Kopań km 256,5-267,0 i Darłówek km 267,0-270,6	Odbudowa zespołu ostróg drewnianych zlokalizowanych na wschód od Portu Darłowo km 261,500-268,900	8 630 000	8 627 251,75	8 627 251,75	Zadanie na lata 2018-2020. Będzie kontynuowane w 2020 r.
2017-2019						

L.p	Rejon-odcinek brzegu	Zadanie	Plan wydatków [zł]		Plan po zmianach [zł]	Wykonanie na dzień 31.12. danego roku [zł]	Uwaga
6	UM Słupsk km 345,5-428,1	Monitoring strefy brzegowej południowego Bałtyku w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Słupsku-IV cykl pomiarów	2017	850 000	0	0	Monitoring brzegu morskiego na podstawie danych uzyskanych metodą lotniczego skanowania laserowego oraz pomiary batymetryczne strefy płytko- i głębokowodnej za pomocą sondy wielowiązkowej
7			2018	5,49 mln	3 101 000	3 101 000	
8			2019	2,37 mln	2 367 499,68	2 367 499,68	

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie informacji z corocznego wykonania Programu ochrony brzegów morskich

Tabela 23. Zadania realizowane przez Urząd Morski w Szczecinie w ramach Programu Ochrony Brzegów Morskich w latach 2017-2023

Zadania realizowane przez Główną Miarę w Szczecinie w ramach Programu Ochrony Brzozy Morskiej w latach 2017-2023						
Lp.	Rejon-odcinek brzegu	Zadanie	Plan wydatków [zł]	Plan po zmianach [zł]	Wykonanie na dzień 31.12. danego roku [zł]	Uwaga
2017						
1	Otwarte morze-Niechorze km 364,0-368,3	Wykonanie sztucznego zasilania plaży w Niechorzu km 366,0-367,0	3 750 000	3 763 800	3 763 800	Kubatura 90 000 m³
2	Otwarte morze Niechorze-Pobierowo km 368,3-379,5	Budowa opaski brzegowej pomiędzy Niechorzem a Rewalem km 368,55-369,69	8 000 000	5 800 000	5 799 2888	Narzut z naturalnych kamieni łamanych ułożonych na geowłókninie na wyprofilowanej skarpie
3		Wykonanie sztucznego zasilania plaży w Rewalu km 369,70-370,20	0	2 200 000	2 195 550	Kubatura 50 000 m³
2018						
1	Otwarte morze Niechorze-Pobierowo km 368,3-379,5	Wykonanie sztucznego zasilania brzegu między Niechorzem a Rewalem km 368,55-369,70	4 520 000	3 735 000	3 735 000	Kubatura 150 000 m³
2	Otwarte morze Mierzeja Dziwnowska km 385,4-396,2	Rozpoznanie pól poboru kruszywa w rejonie Dziwnowa	1 230 000	19 195	10 455	Wskazanie lokalizacji, objętości i granulacji materiału piaszczystego
2019						
1	Otwarte morze-Niechorze Pobbierowo km 368,3-379,5	Budowa 6 ostróg brzegowych w Pobierowie km 376,95-377,55	2 400 000	3 874 453,8	3 874 454	Ostrogi o długości 100-120 m każda

Lp.	Rejon-odcinek brzegu	Zadanie	Plan wydatków [zł]	Plan po zmianach [zł]	Wykonanie na dzień 31.12. danego roku [zł]	Uwaga
2	Otwarte morze Mierzeja Dziwnowska km 385,4-396,2	Sztuczne zasilanie w Międzywodziu km 392,8-394,0	3 590 000	3 268 140	3 353 248	Kubatura 118 960 m³
3		Wyznaczenie pól poboru piasków morskich do sztucznego zasilania brzegów w rejonie Dziwnowa, Międzywodzia i Międzyzdrojów	760 000	758 443,83	758 443,83	Wskazanie lokalizacji, objętości i granulacji materiału piaszczystego
2020						
1	Otwarte morze- Mierzeja Jeziora Kopań km 256,5-267,0, Darlówek km 267,0- 270,6	Odbudowa zespołu ostróg drewnianych zlokalizowanych na wschód od portu Darłowo km 261,500-268,900	9 779 000	8 952 028	8 952 028	Zadanie na lata 2018-2020. 53 ostrogi o długości około 110 m
2	Otwarte morze Mierzeja Jeziora Kopań km 256,5-267,0	Sztuczne zasilanie brzegu morskiego w miejscowości Wicie na odcinku km 260,49-261,19	0	3 261 392	3 213 210	Kubatura 107 880 m³
3	Otwarte morze Niechorze km 364,0- 368,3	Budowa opaski brzegowej w Pogorzeliczy km 364,3-364,48 i 364,52-365,48	9 120 000	6 976 100	6 976 100	Narzut z naturalnych kamieni łamanych ułożonych na geowłókninie na wyprofilowanej skarpie
4	Otwarte morze Ustronie Morskie km 319,0- 324,0	Przebudowa opasek brzegowych Ustronie Morskie km 319,463-319,700 i 319,700-319,814	221 000	0	0	Odstąpiono od realizacji inwestycji z uwagi na brak przygotowania do realizacji inwestycji-brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
2021						
1	Otwarte morze- Jarosławiec (km 244,6- 246,6)	Budowa opaski brzegowej w Jarosławcu na terenie Centralnego Poligonu Sił Powietrznych km 244,60-244,80	5 143 000	1 322 288	577 196	Opaska kamiennna narzutowa o długości 0,2 km
2	Otwarte morze- Mierzeja Jeziora Kopań (km 265,5-267,0)	Sztuczne zasilanie Wicie (km 260,0- 261,19)	-----	2 191 752	2 191 752	Kontynuacja zadania z 2020 r. Kubatura 50 000 m³
3	Otwarte morze-Ustronie Morskie (km 319,0- 324,0)	Sztuczne zasilanie Ustronie Morskie (km 319,500-320,500)	3 625 000	4 303 350	1 585 350	Prace przedłużono do stycznia 2022 r. Z uwagi na złe warunki pogodowe. Zasilanie na odcinku 0,4 km w 2021 r. i 0,6 km w roku 2022. Kubatura 125 000 m³
4	Otwarte morze- Kołobrzeg	Sztuczne zasilanie Kołobrzeg km 333,40- 333,90	1 812 000	2 155 750	1 2220 750	Prace przedłużono do marca 2022 r - z uwagi na złe warunki pogodowe. Zasilanie na odcinku 0,3 km w 2021 r. i 0,3 km w roku 2022. Kubatura 62 500 m³
5		Budowa opaski brzegowej Kołobrzeg km 335,34-335,375	280 000	352 390	352 390	Opaska brzegowa kamienna narzutowa

Lp.	Rejon-odcinek brzegu	Zadanie	Plan wydatków [zł]	Plan po zmianach [zł]	Wykonanie na dzień 31.12. danego roku [zł]	Uwaga
6	Otwarte morze- Mierzeja Dziwnowska km 385,4-396,2	Przebudowa (wymiana) 3 ostróg brzegowych w Dziwnowie km 388,100- 388,500	1 170 000	1 825 287	1 825 287	Rozbiórka istniejących ostróg drewnianych i budowa 3 ostróg drewnianych-palisada jednorzędowa na odcinku 0,4 km brzegu
7		Budowa opaski brzegowej w Międzywodziu km 394,190-394,590	2 920 000	2 986 594	2 986 594	Opaska brzegowa kamienna narzutowa
2022						
1	Otwarte morze-Ustronie Morskie (km 319,0- 324,0)	Wykonanie wielowariantowej koncepcji zadania pn. „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w Ustroniu Morskim km 319,00- 320,715”-etap I	190 000	170 366	177 366	Wielowariantowa koncepcja przedstawiająca minimum 3 rozwiązania niezbędne do zabezpieczenia brzegu przed skutkami abrazji
2	Otwarte morze- Kołobrzeg km 327,0- 336,5	Przebudowa ostróg w miejscowości Kołobrzeg km 329,85-330,37	3 900 000	-----	-----	Zadanie nie zostało zrealizowane. W związku z otwarciem ofert w maju 2022 r. kwota jaką Zamawiający posiadał na realizację zadania była niewystarczająca. Zadanie przeniesiono do planów POBM na 2023 r. Zwiększono jego zakres- przebudowa na odcinku km 329,50-330,37
3	Otwarte morze Niechorze km 364,0- 368,3	Budowa ostróg brzegowych na odcinku brzegu morskiego w Niechorzu i Pogorzeli km 364,3-365,95	11 200 000	12 338 100	12 338 100	15 sztuk ostróg drewnianych ażurowych jednorzędowych
4	Otwarte morze- Mierzeja Jeziora Kopań 256,5-267,0	Sztuczne zasilanie brzegu w miejscowości Wicie km 260,0-261,19 (w zakresie odcinka 260,79-261,19)	-----	2 972 506	2 971 811	Kubatura 50 000 m³ Zadanie zostało wprowadzone do planu finansowego UM w Szczecinie (w ramach POBM) zgodnie z Decyzją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 05.09.2022
2023						
1	Kołobrzeg (km 327,0- 336,5)	Przebudowa ostróg w miejscowości Kołobrzeg (km 329,5-330,37)	8 500 000	6 410 000	6 410 000	Rozbiórka starych 10 sztuk ostróg i budowa nowych 10 ostróg-palisada drewniana jednorzędowa. Zaktualizowany oraz przyjęty przez Ministra Infrastruktury w dniu 16.11.2023. Program Inwestycji Budowlanych przewiduje zmianę w wysokości środków (zmniejszenie wydatków) przewidzianych do wykorzystania w 2023 r..
2	Ustronie Morskie	Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. Przebudowa zabezpieczeń brzegu w Ustroniu Morskim km 319,00-329,715-etap II	300 000	0	0	Zadanie nie zostało zrealizowane; koncepcja wykonana w grudniu 2022 r. jako etap I przedmiotowego zadania wskazała, aby przez kolejne 10 lat, co 2-2,5 roku wprowadzać na odcinku m. Ustronie Morskie sztuczne zasilanie, a w przypadku kiedy wspomaganie refuletem nie przyniesie żądanych efektów, konieczne będzie

Lp.	Rejon-odcinek brzegu	Zadanie	Plan wydatków [zł]	Plan po zmianach [zł]	Wykonanie na dzień 31.12. danego roku [zł]	Uwaga	
						wprowadzenie innej, cięższej zabudowy celem ochrony tego odcinka brzegu. Środki decyzją Ministra Infrastruktury z dnia 15.09.2023 zostały przeniesione do realizacji nowych zadań	
3		Sztuczne zasilanie brzegu morskiego w miejscowości Ustronie Morskie (km 319,5-320,5) w zakresie odcinka (km 319,8-320,3)	-----	2 832 749	2 832 706	Zadania zostały wprowadzone do planu finansowego UM w Gdyni (w ramach POBM) zgodnie z Decyzją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 15.09.2023	
4	Niechorze (364,0-368,3)	Sztuczne zasilanie brzegu w rejonie otwartego morza Niechorze i Pogorzelica (km 364,3-365,45)	4 000 000	3 953 670	3 953 670	Sztuczne zasilanie na odcinku 600 m	
5		Sztuczne zasilanie Jarosławiec (km 253,9-254,5)	3 750 000	3 765 810	3 765 810	Sztuczne zasilanie na odcinku 600 m	
6	Jarosławiec (km 253,8-256,5)	Przebudowa zabezpieczeń brzegu w miejscowości Jarosławiec (km 254,59-255,04)	300 000	145 694	145 694	Pierwotny zapis działania zgodnie z harmonogramem na 2023 r. to Wykonanie wielowariantowej koncepcji dla zadania pn: „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w miejscowości Jarosławiec km 254,590-255,040”- etap I, po zmianie zapisu wskazującego ogólny charakter inwestycji (zgodnie z aktualnym Programem Inwestycyjno-Budowlanym) nowe brzmienie zadania to: „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w miejscowości Jarosławiec (km 254,590-255,040)”. Zaktualizowany oraz przyjęty przez Ministra Infrastruktury w dniu 20.10.2023 r. PIB przewiduje również zmianę w wysokości środków (zmniejszenie wydatków) przewidzianych do wykorzystania w 2023 r.	
2017-2023							
1	UM Szczecin km 345,5-428,1,	Monitoring i badania dotyczące aktualnego stanu brzegu morskiego	2017	70 000	70 000	0	Nie zrealizowano, z uwagi na to, że Wykonawca nie wywiązał się z umowy na realizację zadania
			2018	126 000	126 000	124 365	

Lp.	Rejon-odcinek brzegu	Zadanie	Plan wydatków [zł]		Plan po zmianach [zł]	Wykonanie na dzień 31.12. danego roku [zł]	Uwaga
2	UM Szczecin- Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim	Monitoring-skanowanie laserowe	2017	180 000	166 200	0	Nie zrealizowano, z uwagi na to, że Wykonawca nie wywiązał się z umowy na realizację zadania
			2018	124 000	124 000	123 910	
3	UM Szczecin km 345,5-428,1, Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim	Monitoring-skanowanie laserowe	2019	250 000	166 385	166 385	
4	Otwarte morze (km 175,33-345,5) (km 345,5-428,1), Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim	Skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej w granicach administracyjnych UM w Szczecinie	2020	250 000	180 480	180 479	
			2021	350 000	160 589	160 589	
			2022	350 000	152 028	152 028	
			2023	600 000	342 077	342 077	

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie informacji z corocznego wykonania Programu ochrony brzegów morskich

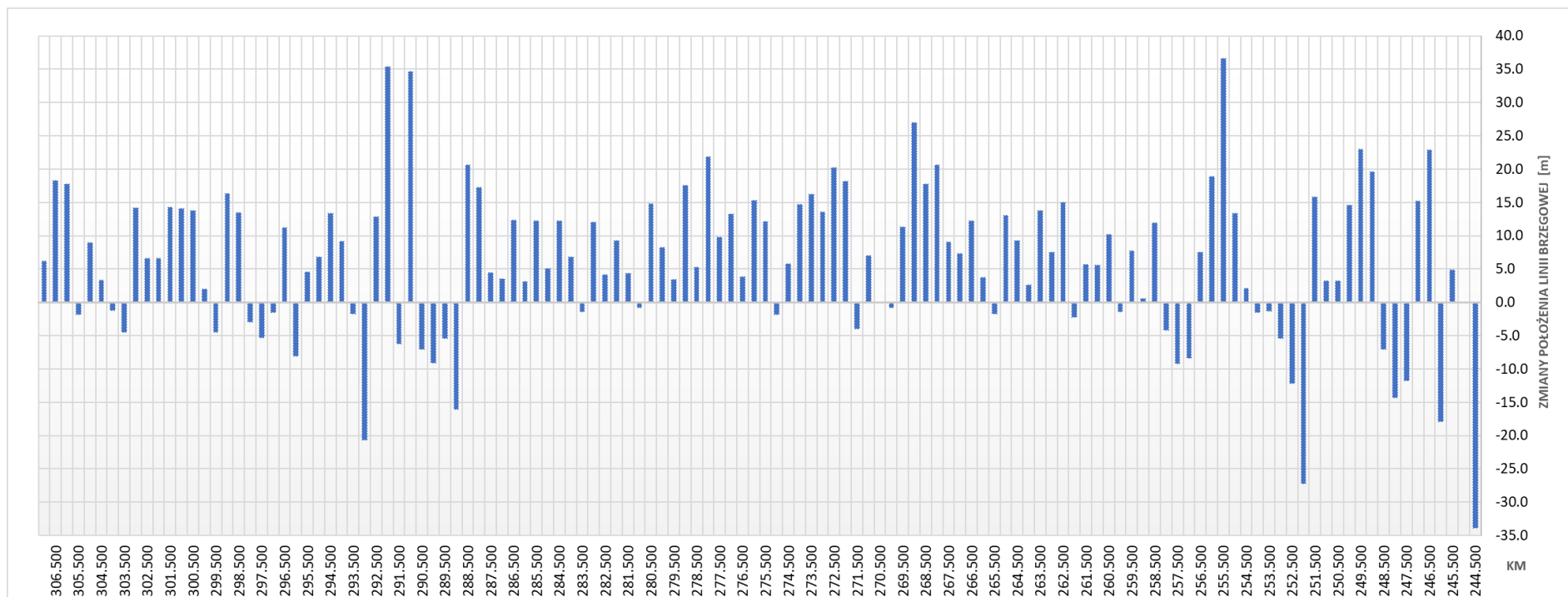
Stan strefy brzegowej w granicach kompetencji Urzędu Morskiego w Szczecinie

Do analizy zmian położenia linii brzegowej wykorzystano materiały uzyskiwane z monitoringu brzegów morskich dostępne z bazy danych SIPAM oraz będące w posiadaniu Instytutu Morskiego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Materiały te pozwoliły na wyznaczenie położenia linii wody w 2017 r. (dla pewnych odcinków brzegu podlegających dawnemu Urzędowi Morskiemu w Słupsku wykorzystano materiały z 2018 r.) oraz w 2021 r. Badanie przeprowadzono w podziale na 3 segmenty. Pełna analiza zmian położenia linii brzegowej znajduje się w załączniku do Raportu.

Pierwszy odcinek Jarosławiec – Sarbinowo (km 244,0 – km 307,0), rozciąga się od granicy województwa zachodniopomorskiego i pomorskiego. Na odcinku tym znajduje się port otwartego morza Darłowo (km 276,5) wraz z systemem ochrony brzegu, usytuowanym po jego wschodniej stronie. Analizowany odcinek w ponad 55% swojej długości jest zabudowany. Wszystkie sposoby ochrony brzegów w znacznym stopniu modyfikują transport osadów morskich i mają duży wpływ na zmiany linii brzegowej, również, a może przede wszystkim w obszarach przyległych, zaprawowych w odniesieniu do budowli.

Zmiany położenia linii brzegowej na odcinku Jarosławiec Sarbinowo (km 244,0 – km 307,0) przedstawia Rysunek 59.

Na całym odcinku Jarosławiec – Sarbinowo w badanym okresie, przeważały procesy związane z przesunięciem linii brzegowej w kierunku wody. Choć należy podkreślić, że na niektórych odcinkach przesunięcie takie spowodowane było działalnością człowieka (sztuczne zasilanie brzegu). Z drugiej zaś strony nie można nie zauważyć, że odcinek ten, lokalnie poddany był procesom erozyjnym wskutek oddziaływania budowli hydrotechnicznych, uwarunkowań geologicznych lub batymetrycznych. Maksymalne, zaobserwowane przemieszczenia linii brzegowej w kierunku lądu osiągnęły wartości w granicach od -15 m do ok. -30 m na km 244,5, km 246,0, km 252,0 w rejonach sąsiadujących z Wickiem Morskim, na km 289,0 w okolicach Łazów czy też na km 293,0, na mierzei jeziora Jamno. W analizowanym czasie, dynamiczne zmiany morfologiczne miały miejsce w rejonie miejscowości Wicie, gdzie na km 260,5 – 261,2 wykonywano cykliczne, sztuczne zasilanie brzegu.



Rysunek 59. Zmiany w położeniu linii brzegowej, odcinek Jarosławiec Sarbinowo od granicy województwa do Sarbinowa Km 244,0 – Km 307,0 w latach 2017-2021

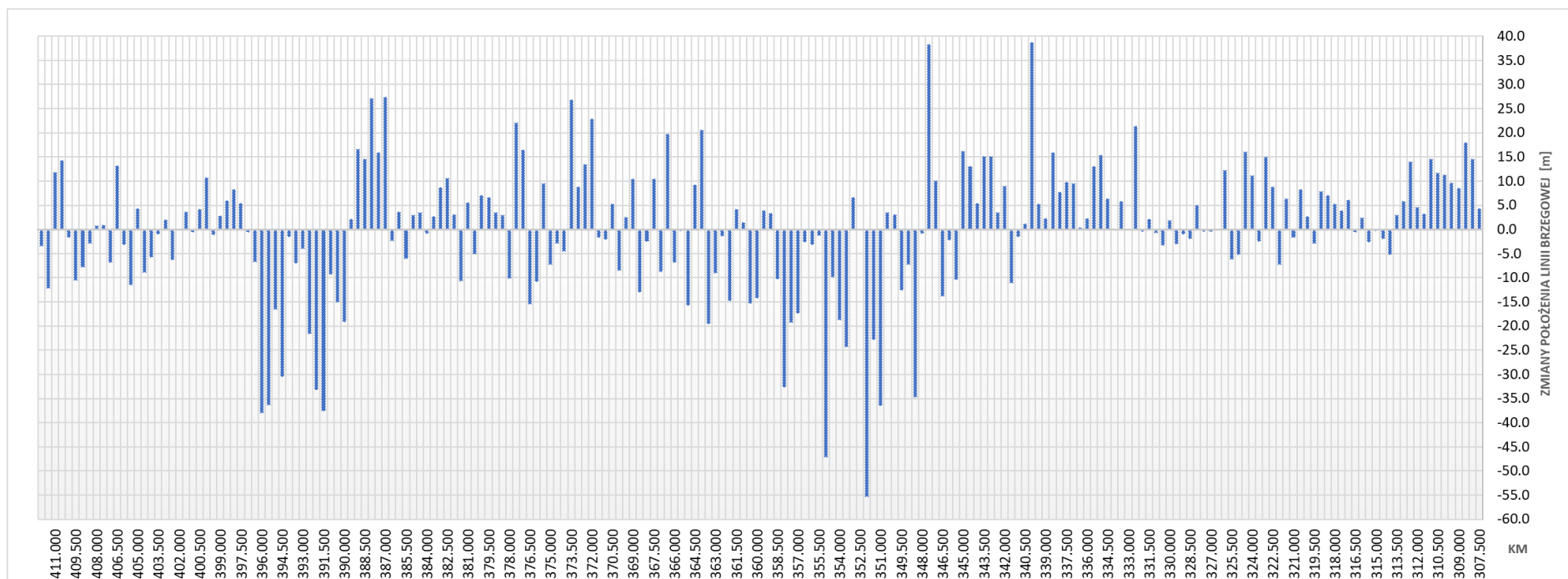
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Drugi odcinek to ponad 100 kilometrowy obszar Sarbinowo – Międzyzdroje (Km 307,5 – Km 412,0), który podlega silnej antropopresji. Na odcinku tym znajdują się cztery porty otwartego morza: Kołobrzeg (Km 334,0), Dźwirzyno (Km 345,5), Mrzeżyno (Km 352,5) oraz Dziwnów (Km 391,5). Falochrony każdego z tych portów, wprowadzając określone perturbacje w transporcie osadów, wymusiły budowę systemów ochrony brzegu w swoich sąsiedztwach, składające się najczęściej z grup ostróg brzegowych, opasek oraz cyklicznych sztucznych zasilań. W Kołobrzegu system taki zlokalizowany jest po wschodniej stronie portu, natomiast w pozostałych portach, różnorodne metody ochrony brzegu zastosowano po obu stronach.

Na analizowanym odcinku w ponad 50% stosowane są zabezpieczenia brzegu metodami twardymi (budowle ochrony brzegu) oraz miękkimi (sztuczne zasilanie). Wszystkie metody ochrony brzegów mają wpływ na modyfikację transportu osadów morskich i w rezultacie, w znacznym stopniu implikują zmienność położenia linii brzegowej w czasie. Największe zmiany występują w miejscach wykonania sztucznych zasilań brzegu oraz w obszarach przyległych, zaprądowych, wzdłuż linii brzegowej za budowlami oraz systemami ochronnymi. W badanym czasie prace związane z zasilaniem brzegu przeprowadzono w rejonach Kołobrzegu, Ustronia Morskiego, Niechorza, Rewala i Międzywodzia. Na tym odcinku długie ciągi opasek brzegowych chroniących zainwestowane zaplecze brzegu morskiego spowodowały brak alimentacji osadów z nadbrzeża do strefy brzegowej i dynamiczne zmiany położenia linii brzegowej. Wywołane umocnieniami zaburzenia procesów zachodzących w strefie brzegowej przez istniejące struktury odbijające (opaski) oraz znikome zasoby warstwy dynamicznej w podbrzeżu wymagają systematycznego uzupełnienia deficytu materiału piaszczystego, bądź zrealizowania w przyszłości tzw. masywnego zasilania brzegu.

Zmiany położenia linii brzegowej na odcinku Sarbinowo Międzyzdroje (Km 307,5 – Km 412,0) przedstawia Rysunek 60.

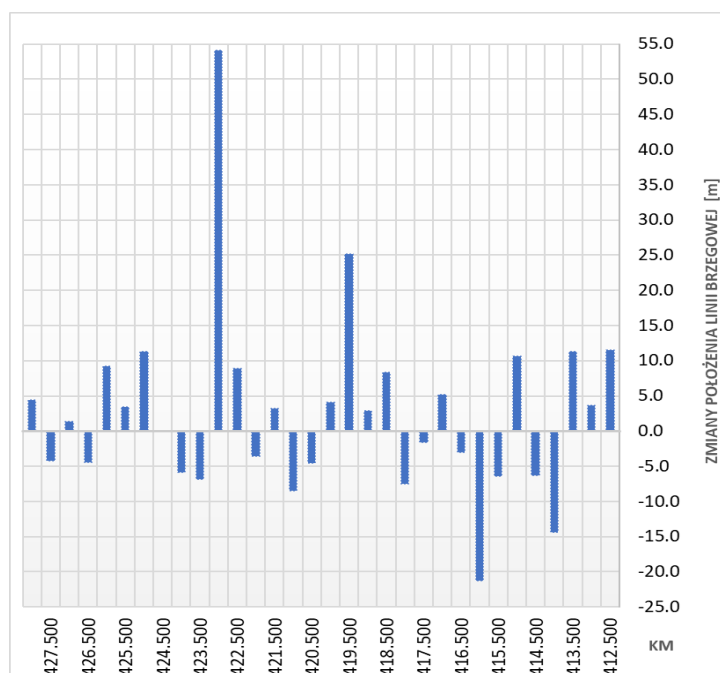
Na badanym odcinku, zmiany położenia linii brzegowej wskazują zarówno na przyrosty plaży, jak i jej utratę. Na długim odcinku od Rogowa przez Mrzeżyno do Pogorzelic, przeważały procesy związane z przesunięciem linii brzegowej w kierunku lądu. Drugim rejonem o takim charakterze były obszary położone między Dziwnowem a Międzywodziem. Skuteczne działania Urzędu Morskiego związane z dużymi sztucznymi zasileniami brzegu w rejonie Niechorza i Rewala, przyczyniły się do poprawy stanu brzegu w tych miejscach. Maksymalne, zaobserwowane przemieszczenia linii brzegowej w kierunku lądu, przekraczające -40 m wystąpiły na Km 352,0 i Km 355,0 w rejonie Mrzeżyna.



Rysunek 60. Zmiany w położeniu linii brzegowej, odcinek Sarbinowo Międzyzdroje Km 307,5 – Km 412,0 w latach 2017-2021
 Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Ostatnim odcinkiem w obszarze podlegającym Urzędowi Morskiemu w Szczecinie jest Brama Świny (Km 412,5 – Km 428,0), rozciągająca się od miejscowości Międzyzdroje aż do granicy polsko-niemieckiej w Świnoujściu. Na odcinku tym znajdują się takie elementy zabudowy brzegowej jak: moło w Międzyzdrojach (Km 412,8), falochron terminala gazowego w Świnoujściu (Km 423,0) oraz falochrony wschodni (km 424,1) i zachodni (Km 424,5) w ujściu rzeki Świny.

Nieduże zmiany przesunięcia linii brzegowej można zaobserwować w badanym okresie na odcinku od Km 412,5 do Km 423,0. Nie przekraczają one wartości 11,5 m w kierunku na wodę, z wyjątkiem: Km 423,0 – gdzie przesunięcie było największe na całym odcinku, wynosząc około +54 m (akumulacyjny przyrost plaży wywołany oddziaływaniem wschodniego falochronu terminala gazowego) oraz nieco mniejszego przesunięcia na Km 419,5, rzędu +25 m (przyczyna naturalna układ Zatoki Pomorskiej, punkt wklęsłości). Natomiast największe cofnięcie linii brzegowej wystąpiło na Km 416,0 wynoszące -21 m, przyczyn należy upatrywać w procesach naturalnych. Na odcinku za ujściem rzeki Świny w kierunku zachodnim, przesunięcia linii brzegowej dochodzą maksymalnie do +11 m w Km 425. Ten odcinek brzegu znajduje się w stanie równowagi dynamicznej, a nawet z przewagą procesów akumulacyjnych. Zmiany położenia linii brzegowej na odcinku Brama Świny (Km 412,5 – Km 428,0) przedstawia Rysunek 61.



Rysunek 61. Zmiany w położeniu linii brzegowej, odcinek Brama Świny Km 412,5 – Km 428,0 w latach 2017-2021
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

E) SYNTETYCZNY OPIS ZMIAN 2017 – 2023

Analizy porównawcze zmienności linii brzegowej polskiego wybrzeża, przeprowadzone z wykorzystaniem materiałów uzyskanych z monitoringu brzegów morskich w latach 2017-2021, potwierdzają znaczną dynamikę tej zmienności. Przeprowadzona analiza prowadzi do następujących wniosków, zarówno w aspekcie jakościowym, jak i ilościowym, dotyczących zmienności położenia linii brzegowej na polskim brzegu:

- Zmiany położenia linii brzegowej mają związek z istniejącym systemem erozyjno-akumulacyjnym brzegów Bałtyku południowego, modyfikowanym zarówno przez zachodzące procesy naturalne, jak i czynniki pochodzenia antropogenicznego.
- Wszystkie budowle poprzeczne do linii brzegowej (falochrony portowe, obudowy ujść rzek, pirsy i inne) modyfikujące lub zatrzymujące wzdłużbrzegowy transport osadów morskich mają znaczący wpływ na zmiany linii brzegowej w obszarze przylegającym. Zakres tego oddziaływania jest uzależniony od długości strefy przegradzanej, od intensywności transportu rumowiska, od charakterystyki falowo-prądowej, od rodzaju i wielkości osadów oraz ich zasobów.
- W badanym okresie wszystkie falochrony portowe w mniejszym lub większym stopniu wpływały na zmiany ukształtowania linii brzegowej, generując zarówno efekty erozyjne, jak i akumulacyjne. Maksymalne przemieszczenia linii brzegowej w analizowanym okresie, spowodowane oddziaływaniem falochronów, dochodziły do ok. 50 m.
- Znaczne przemieszczenia linii brzegowej, związane z przyrostem plaż związane były z realizacją sztucznego zasilania brzegu morskiego. Sztucznych zasilających w analizowanym okresie było kilkanaście o zróżnicowanych kubaturach. Największe przemieszczenie linii brzegowej, zanotowane pomiędzy 2017 a 2021 r. wskutek sztucznego zasilania, wyniosło ok. 100 m w rejonie Ostrowa. Duże zasilania brzegu miały ponadto miejsce w rejonach: Wici, Ustronia Morskiego, Niechorza, Rewala i Międzywodzia.
- Interwencyjne zasilania brzegu, choć są potrzebne w celu zabezpieczenia brzegu czy też odbudowania na sezon letni utraconej plaży, są nietrwałe (choć wzmacniają parametry podbrzeża). Strukturalne zasilania brzegu wykazują skuteczność, której okres trwałości szacowany jest na lata.
- Wszystkie sposoby ochrony brzegów w znacznym stopniu modyfikują transport osadów morskich i mają duży wpływ na zmiany linii brzegowej, również, a może przede wszystkim w obszarach przyległych, zaprądowych w stosunku do usytuowania budowli.

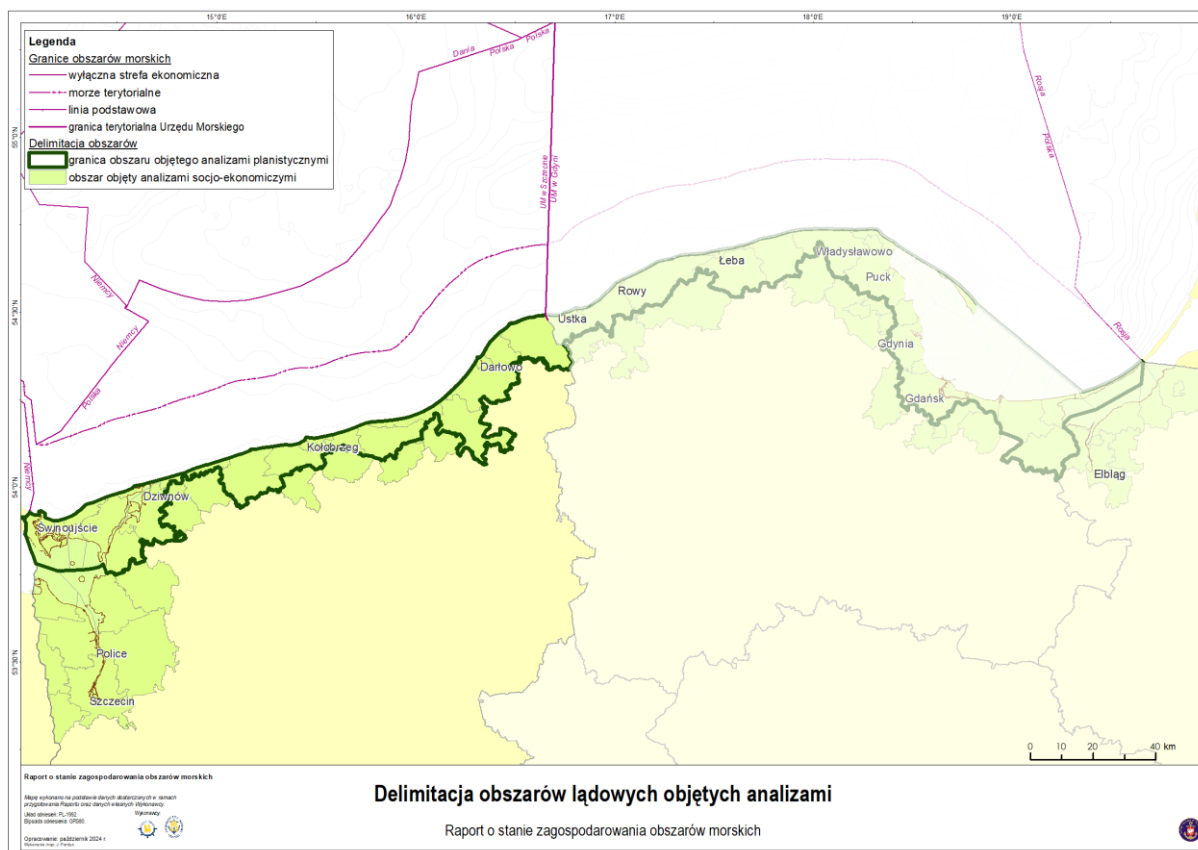
Na brzegu morskim obserwowane są miejsca, w których zmiany w położeniu linii brzegowej nie są wywołane wcześniejszą działalnością człowieka, tylko wynikają z procesów naturalnych, do których zaliczyć należy wymuszenia hydrodynamiczne, uwarunkowania geologiczne, batymetrię i topografię brzegu oraz jego ekspozycję.

12. Strefa przybrzeżna

Styk lądu i morza to obszar wzajemnego wpływu tego, co dzieje się na obu obszarach. Nie ma jednak jednoznacznej delimitacji obszaru przybrzeżnego identyfikowanego przez intensywność tego typu interakcji. Na potrzeby niniejszego opracowania wykorzystano doświadczenia analiz planistycznych wykonanych dla PZPPOM.

Zbadano dokumenty planistyczne i strategiczne zachodniopomorskich gmin przylegających do polskich obszarów morskich, oraz województwa zachodniopomorskiego.

Analizami społeczno-demograficzno-ekonomicznymi objęto obszar przybrzeżny wzdłuż brzegu morskiego w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, w którego skład oprócz gmin nadmorskich (graniczących bezpośrednio z morzem) woj. zachodniopomorskiego wchodzi Szczecin i gminy wokół Zalewu Szczecińskiego, ze względu na znaczenie Szczecina dla tego, co dzieje się w polskich obszarach morskich. Obszar przybrzeżny obejmuje też gminy nieleżące bezpośrednio nad morzem, ale położone do 10 km od brzegu. Gdy obszar gminy wykracza poza tę granicę, brane były pod uwagę tylko te jednostki, które w większej części były położone do 10 km od brzegu morskiego (Rysunek 62). Tak przyjęta delimitacja (obszar przybrzeżny) nadal wyklucza z analizy część gmin obszaru funkcjonalnego Szczecina: Gryfino, Stare Czarnkowo i Kobylanka. Szczegółowy spis gmin przybrzeżnych objętych analizami znajduje się w Tabeli 24.



Rysunek 62. Obszar analiz w strefie lądowej
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMGM

Tabela 24. Jednostki terytorialne włączone do analiz uwarunkowań wynikających z zagospodarowania obszaru przybrzeżnego i typy przeprowadzonej analizy

	Jednostki terytorialne obszaru przybrzeżnego	Analizy planistyczne	Analizy społeczno-demograficzno-ekonomiczne
1.	Goleniów (3)	x	+
2.	Przybiernów (2)	x	+
3.	Stepnica (3)	x	+
4.	Karnice (2)	x	+
5.	Rewal (2)	+	+
6.	Trzebiatów (3)	+	+
7.	Dziwnów (3)	+	+
8.	Kamień Pomorski (3)	x	+
9.	Międzyzdroje (3)	+	+
10.	Świerzno (2)	x	+
11.	Wolin (3)	+	+
12.	Kołobrzeg (1)	+	+
13.	Dygowo (2)	x	+
14.	Kołobrzeg (2)	+	+
15.	Siemyśl (2)	x	+
16.	Ustronie Morskie (2)	+	+
17.	Będzino (2)	+	+
18.	Biesiekierz (2)	x	+
19.	Mielno (3)	+	+
20.	Sianów (3)	+	+
21.	Dobra (Szczecińska) (2)	x	+
22.	Kołbaskowo (2)	x	+
23.	Nowe Warpno (3)	x	+
24.	Police (3)	x	+
25.	Darłowo (1)	+	+
26.	Darłowo (2)	+	+
27.	Postomino (2)	+	+
28.	Koszalin (1)	x	+
29.	Szczecin (1)	x	+
30.	Świnoujście (1)	+	+
Gminy niebędące gminami przybrzeżnymi należące do obszaru funkcjonalnego Szczecina			
31.	Gryfino (3)	x	+
32.	Stare Czarnowo (2)	x	+
33.	Kobyłka (2)	x	+

(1) – miasta, (2) – gminy wiejskie, (3) – gminy miejsko-wiejskie

(+) – przeprowadzono analizę, (x) – nie przeprowadzono analizy

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Analizowany obszar przybrzeżny jest niezwykle heterogeniczny. Obejmuje gminy małym obszarze, jak np. miasto Darłowo (20 km²), oraz bardzo rozległe o powierzchni powyżej 300 km² – np. Szczecin, Wolin, Główny, a nawet 400 km² – Goleniów. Obszar przybrzeżny

w podanej delimitacji (tj. wzdłuż brzegu w jurysdykcji DUM w Szczecinie) liczy 1 1262 km² z tego 5 024 km² to obszar podlegający analizie położony w woj. zachodniopomorskim, a 1 408 km² to obszar funkcjonalny Szczecina. W niektórych gminach kurczyła się ich powierzchnia wchłaniana przez miasta ościenne np. tereny gminy Będzino posłużyły do wzrostu obszaru Koszalina.

Obok miast z ludnością powyżej 100 tys. mieszkańców takich, jak Szczecin oraz miast średnich (38-50 tys. mieszkańców) takich, jak Kołobrzeg, Police Świnoujście pojawiają się w obszarze przybrzeżnym gminy o liczbie mieszkańców poniżej 2 tys. – np. Nowe Warpno.

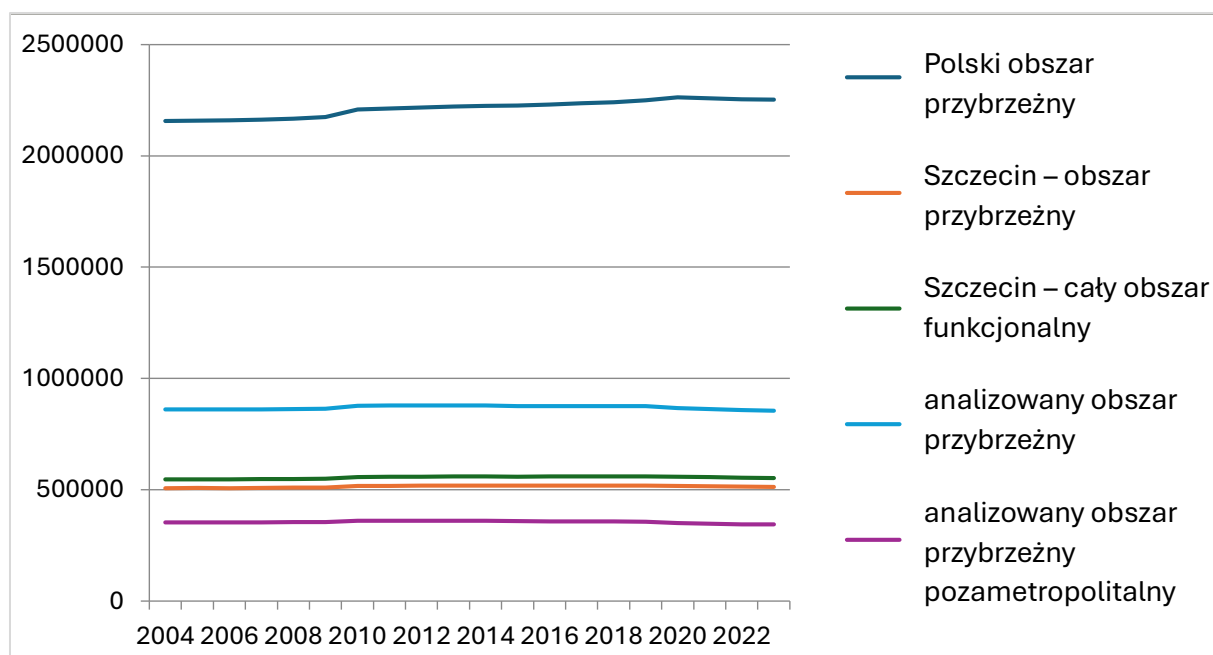
KONDYCJA SPOŁECZNO-DEMOGRAFICZNO-EKONOMICZNA GMIN NADMORSKICH

Ludność i zmiany demograficzne

Obszar przybrzeżny Polski w 2004 r. (a więc dwadzieścia lat temu) zamieszkiwało 2 157 151 osób, a w roku 2023 osób 2 252 887. Oznacza to przyrost o 4,4%. W latach 2004-2013 zanotowano wzrost o 3,0%, gdy w kolejnym dziesięcioleciu było to tylko 1,4%. Dla analizowanego obszaru wartości te wyglądają następująco: 860 219 (2004 r.); 855 251 (2023r.) spadek o 0,6% z czego w pierwszej dekadzie wzrost o ponad 2,1%, w kolejnej spadek o prawie 2,7%. Oznacza to spadek ludności na poziomie 6 tys. mieszkańców. Włączenie w obszar analizy całego obszaru funkcjonalnego Szczecina nie zmieniłoby tego obrazu. Miejscem nasilonego odpływu ludności były tereny pozametropolitalne (spadek w latach 2004-2003 ludności o prawie 10 tys. mieszkańców). Wzrastała liczba ludności obszarów funkcjonalnego przybrzeżnego i całego obszaru funkcjonalnego Szczecina odpowiednio o 1,0% i 1,2% w latach 2004-2023. W skali absolutnej były to jednak niewielkie wzrosty o 4,9 tys. i 6,6 tys. osób (Rysunek 63).

W obszarze funkcjonalnym Szczecina (przybrzeżnym) zamieszkiwało prawie 60% ludności strefy przybrzeżnej. Wartość ta była w miarę stabilna – wzrost z 58,94% w 2004 r. do 59,86% w roku 2024, czyli poniżej jednego punktu procentowego. Generalnie daje się zauważyć tendencja do wzrostu liczby ludności w analizowanej dekadzie w gminach wokół wielkich miast. Rekordowe przyrosty pojawiły się w gminach Dobra i Kołbaskowo koło Szczecina odpowiednio: 168,5% i 84,3%, W obszarach metropolitalnych szybko wzrastała liczba ludności także w gminach nie zaliczanych do obszaru przybrzeżnego), np. w gminie Kobylanka koło Szczecina. W wielkościach absolutnych zmiany te w pewnych przypadkach przekraczały pułap 18 tys. osób, np. w Dobrej (18 860), Wydaje się, że podobne tendencje do suburbanizacji można było zauważyć w pierwszej dekadzie omawianego okresu również w gminach wiejskich Kołobrzegu, Darłowie i miejsko wiejskim Sianowie, a więc poza cieniem metropolii. Jednak w latach 2013-2023 te procesy były znacznie mniej intensywne.

Daje się zauważyć spadek liczby ludności w grupie miast większych, np. Świnoujście (-5,3%), Kołobrzeg (-3,3%), Koszalin (-2,1%) i Szczecin (-5,5%). Małała też liczba stałych mieszkańców miast mniejszych. Generalnie w latach 2004-2013 spadki ludności zanotowano w 6 miastach i gminach przybrzeżnych analizowanego obszaru, a w kolejnej dekadzie liczba ta wzrosła do 22 jednostek terytorialnych na 30 przebadanych.



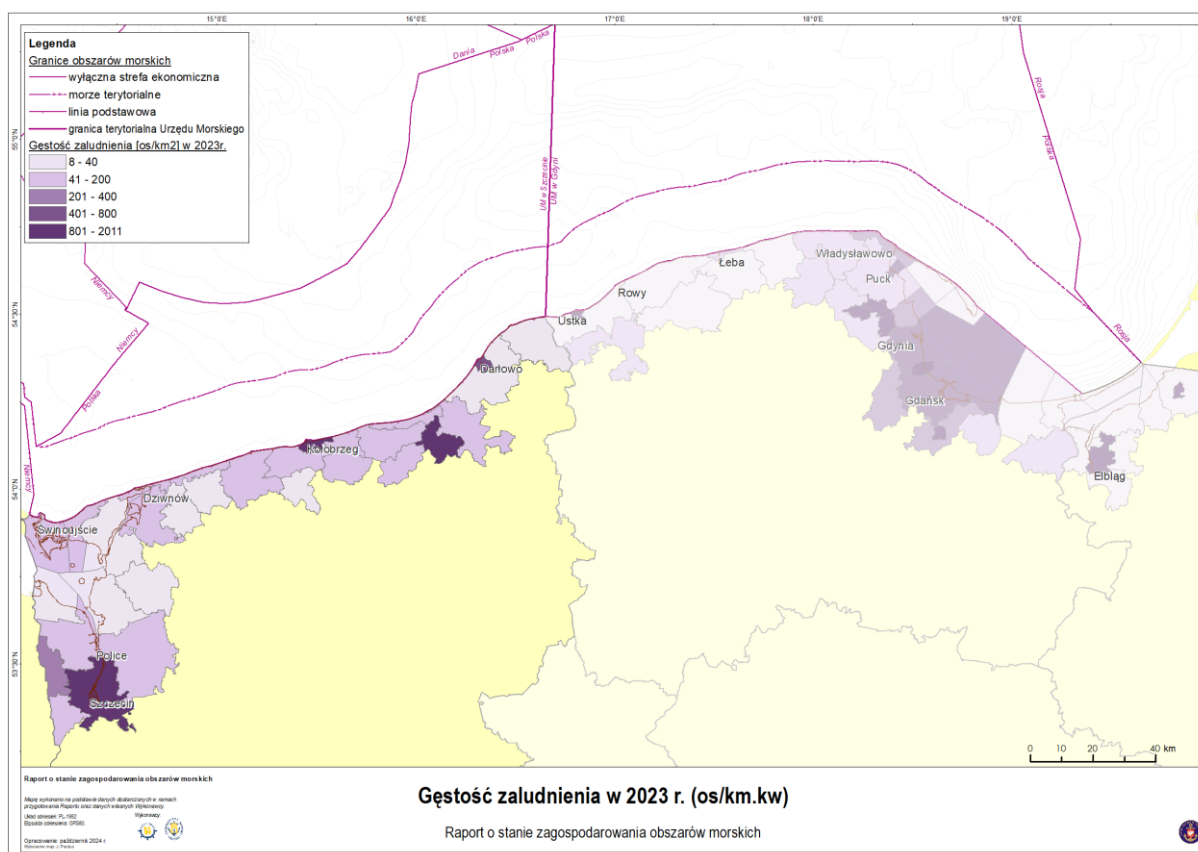
Rysunek 63. Liczba ludność strefy przybrzeżnej badanego obszaru w latach 2004-2023

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych z Banku Danych lokalnych GUS

Gęstość zaludnienia w strefie przybrzeżnej Polski spadła z 215 os/km² w 2004 r. do 200 os/km² w roku 2023, a w analizowanym obszarze odpowiednio z 171,7 do 170,2.

Jest to wartość wyższa niżeli średnia krajowa (122 os/km²) a najwyższa gęstość powyżej 10krotności tej średniej występuje w miastach. Spadek istotny nastąpił w obszarach pozametropolitalnych z 98,1 os/km² do 94,9 os/km². Niewielki wzrost nastąpił w przybrzeżnym obszarze funkcjonalnym Szczecina (z 360,1 os/km² do 363,6 os/km²). Szczecin należy jednak do miast o relatywnie niskiej gęstości zaludnienia, gdyż w obszar miasta wliczone jest jezioro Dąbie. Najwyższa gęstość cechuje niektóre miasta np. Kołobrzeg (1 608,4 os/km²).

Generalnie jednak w gminach przybrzeżnych gęstość zaludnienia kształtuje się poniżej 100 osób na km² z wyjątkiem miast (kwestia MAUP) oraz gmin w obszarach metropolitalnych (Rysunek 64). W niektórych gminach przybrzeżnych jest ona na poziomie uznawanym nawet w Skandynawii za krytyczny, np. w Nowym Warpnie 7,7 os/km². Presja antropogeniczna na morskie ekosystemy ma więc w dużej mierze charakter zlokalizowany.



Rysunek 64. Gęstość zaludnienia w strefie przybrzeżnej, 2023

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie informacji Banku Danych Lokalnych GUS

Wśród zjawisk demograficznych należy wyróżnić problem starzenia się ludności. Wśród 30 badanych gmin przybrzeżnych tylko 2 posiadają mniej niż 10% ludności w wieku 70 i więcej lat i są to: Dobra Szczecińska i Kołbaskowo w cieniu metropolitalnym Szczecina (suburbia Szczecina). Udział osób w wieku 70 lat i więcej w całości ludności przez ostatnich 20 lat (2004-2023) wzrósł dla całego badanego obszaru z 9% do 15% i ten przyrost o 6 do 5 punktów procentowych dał się zauważyć zarówno w obu obszarach metropolitalnych jak i poza nimi. Największy udział osób starszych wśród ludności gmin strefy przybrzeżnej jest w Kołobrzegu (18% – przyrost o 10 punktów procentowych). Jest to nowe zjawisko gdyż dotyczy już nie tylko obszarów metropolitalnych, ale także miejscowości wypoczynkowych. Udział 17% zanotowano w Koszalinie i Świnoujściu. To oznacza z kolei specyficzne zapotrzebowanie na usługi morskich ekosystemów, głównie w zakresie rekreacji i rehabilitacji, ale też pozwoli na wykorzystanie potencjału także poza sezonem na rzecz stałych mieszkańców. Można zakładać, że udział osób starszych w ludności strefy przybrzeżnej jest wyższy, co wynika z niedokładności danych demograficznych GUS, nie uwzględniających osób czasowo się przemieszczających (np. do pracy czy na studia w innych gminach czy obszarach). Są to z reguły osoby młode, formalnie zameldowane w mieszkaniach swoich rodziców.

Reasumując, wydaje się, że motorem rozwojowym w obszarze przybrzeżnym są duże miasta, które w istotny sposób kształtują procesy demograficzne i lokalizacyjne w gminach sąsiednich. Na większości obszaru pojawia się spadek liczby ludności, który nie powinien zwiększać presji antropogenicznej na środowisko naturalne. Analiza wskazuje, że nie powinno się rozpatrywać dużych miast w oderwaniu od ich obszarów funkcjonalnych. Obraz taki byłby nieprawdziwy

i zafałszowany. Przemysł turystyczny zlokalizowany w strefie nadmorskiej wydaje się w mniejszym stopniu wpływać na liczbę stałych mieszkańców (np. w rozkwitającej latem Krynicy Morskiej w województwie pomorskim liczba stałych mieszkańców w ciągu 20 lat zmalała). Oznacza to, że trudno ten przemysł uznać za trwały mechanizm rozwojowy, aczkolwiek niewątpliwie wpływa on pozytywnie na budżety samorządów lokalnych. Nie należy też oczekiwać istotnego wzrostu systematycznej presji demograficznej na obszarach bezpośrednio przylegających do morza, z wyjątkiem obszarów funkcjonalnych dużych miast. Stąd potrzeba, aby problemy związane z obecnością człowieka rozwiązywać na poziomie zlewni i na obszarach funkcjonalnych aglomeracji. Nie oznacza to oczywiście, że sezonowe wzrosty liczby osób przebywających nad morzem nie powinny być brane pod uwagę w planach przestrzennych obszarów morskich. W miesiącach letnich zapotrzebowanie na przestrzeń morską będzie wynikało jednak głównie z uwagi na potrzeby osób przyjezdnych, a nie stałych mieszkańców. Będzie więc to zjawisko cechował istotny wymiar czasowy, a samych interesariuszy swoje podejście do tej kwestii naznaczone prawdopodobnie chęcią maksymalizacji korzyści krótkookresowych i brakiem silnego związku emocjonalnego z obszarem uzyskiwania tych korzyści.

Gospodarka

Dostępne informacje statystyczne nie pozwalają na wskazanie jaka jest rola gospodarki morskiej w rozwoju obszarów przybrzeżnych. Brakuje informacji w dezagregacji gminnej (NTS5) dotyczących zatrudnienia w działach gospodarki narodowej, czy też wartości dodanej w nich wytworzonej. Brakuje nawet uzgodnień dotyczących zakresu gospodarki morskiej, tj. jakie działy gospodarki narodowej tę gospodarkę tworzą. Najnowsze³¹ szacunki wielkości polskiej gospodarki morskiej dotyczą roku 2017 i wskazują na wzrost wartości dodanej gospodarki morskiej z 2,6 mld euro w 2010 r. do 3,6 mld euro w 2017 r. Najważniejsze działy polskiej gospodarki morskiej (pod względem wartości dodanej) to przetwórstwo ryb i ich sprzedaż hurtowa, przemysł stoczniowy i turystyka nadmorska. Jednocześnie można zauważyć³² znaczny wpływ gospodarki morskiej na regionalne PKB województw nadmorskich. Udział tej gospodarki w tworzeniu regionalnego PKB wynosi 38,9% w województwie zachodniopomorskim.

W analizowanym obszarze w 2013 r. było zarejestrowanych 137 345 podmiotów gospodarczych w bazie REGON, a w 2023 r. – 157 069, co oznacza wzrost o 14,4%. Ponad 72,7% z nich lokowało się obszarze przybrzeżnym metropolii szczecińskiej i w Koszalinie. Wśród pozostałych gmin można wymienić Kołobrzeg (5,85%) i Świnoujście (4,33%). Generalnie we wszystkich gminach notowano saldo dodatnie. Liderem, w którym wzrost liczby podmiotów gospodarczych przekraczał 70%, była Dobra Szczecińska. W obszarze metropolitalnym (przybrzeżnym) wzrost liczby podmiotów w analizowanym okresie wyniósł 16,12%, a w przybrzeżnych obszarach pozametropolitalnych 11,77%. Co ciekawe przyrosty były relatywnie niewielkie w wielu gminach i miastach nadmorskich

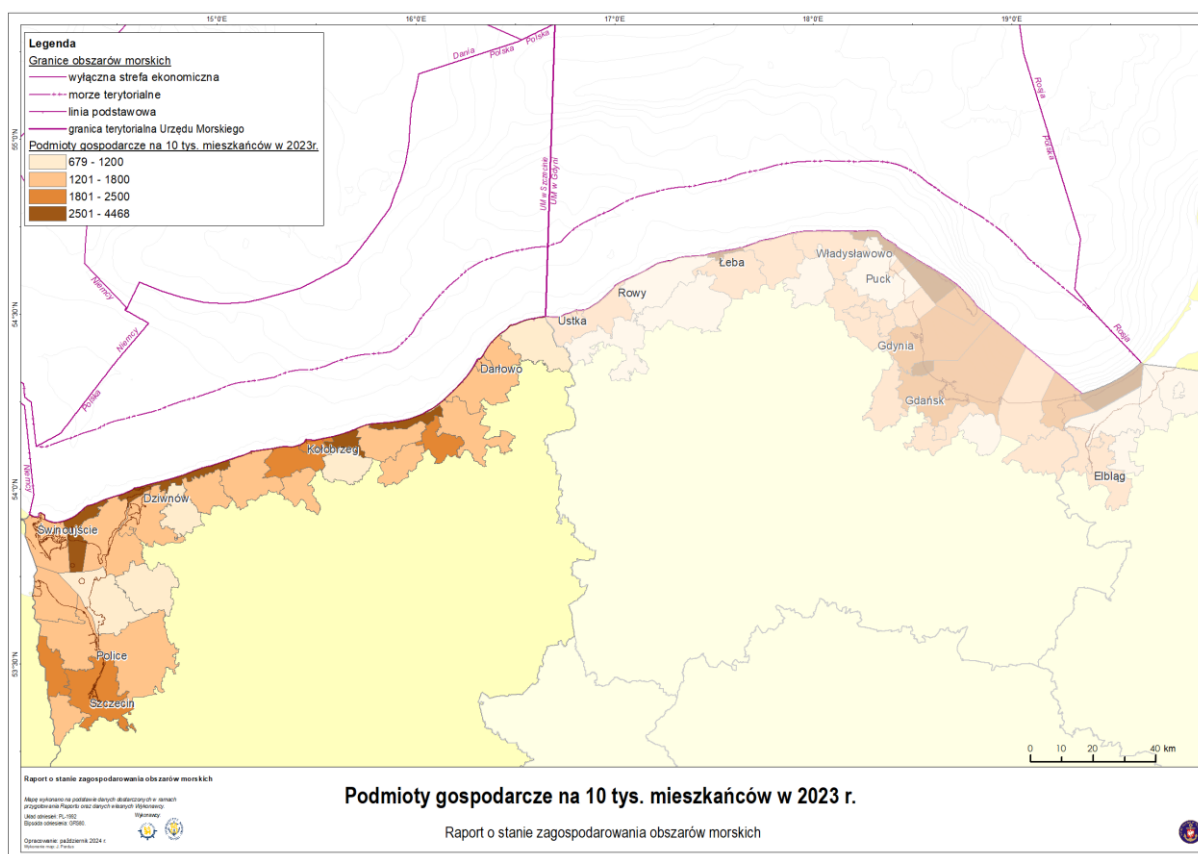
³¹Kwiatkowski JM., Zaucha J. (2023) Measuring the blue economy in the EU: The Polish experience. *Front. Mar. Sci.* 10:1129075. doi: 10.3389/fmars.2023.1129075

³²Mogila Z. Ciolek D., Toroj A., Zaucha J. (2024) How important is the blue economy for regional development? – The case of Poland. *Marine Policy*, 168, 106303

np. w Świnoujściu 3,84%, w Międzyzdrojach 4,60%. Można to interpretować jako sytuację saturacji w tych jednostkach terytorialnych.

Natomiast wskaźniki relatywne, to jest liczba podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców, wskazują na ponadprzeciętny³³ poziom przedsiębiorczości w gminach: Rewal (4 468) i Mieleno (3 484) podczas gdy średnia dla analizowanego obszaru wynosi 1 837 a dla pozametropolitalnych obszarów przybrzeżnych – 1 808. W badanych gminach wskaźnik ten wzrósł od 2013 r. Wysoki relatywny poziom przedsiębiorczości cechuje jeszcze Międzyzdroje, Dziwnów i Ustronie Morskie (powyżej 3 tys. podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców). W Szczecinie wskaźnik ten niewiele odbiegał in plus od średniej ze względu na duży wpływ tego miasta na jej poziom. Natomiast najniższy poziom pojawił się w gminie Stepnica – 1 019 podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców.

Przestrzenny rozkład przedsiębiorczości, tj. podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców, jest przedstawiony na Rysunku 65. Wynika z niego, że postawy przedsiębiorcze pojawiają się głównie w gminach o dobrze rozwiniętym profilu turystycznym. Sama nadmorska lokalizacja nie jest warunkiem wystarczającym intensywnej przedsiębiorczości.



Rysunek 65. Podmioty gospodarcze na 10 tys. mieszkańców w roku 2023

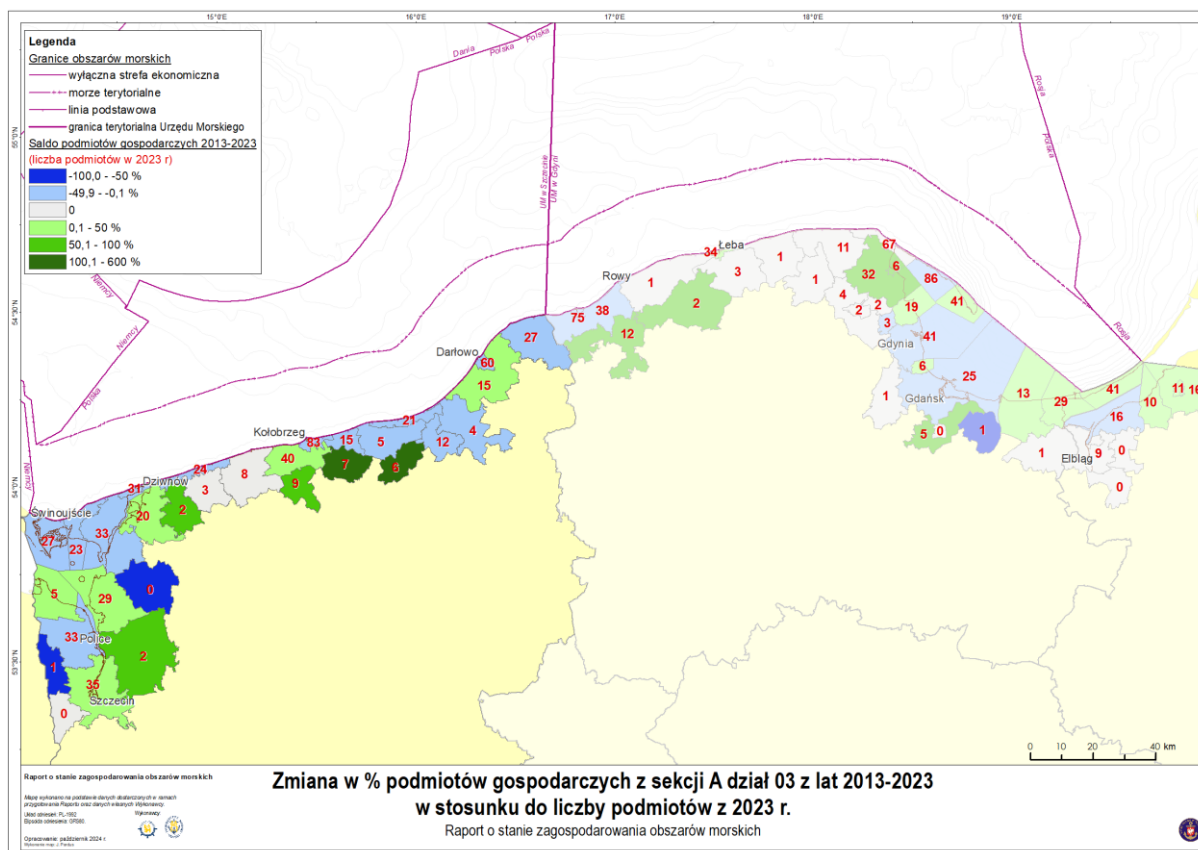
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie informacji Banku Danych Lokalnych GUS

Osobną analizę dla lat 2013-2023 przeprowadzono dla dwóch podgrup PKD czyli Sekcji A, dział 03 (hodowla i połów ryb) oraz Sekcji I (działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi). Na tej podstawie zidentyfikowano gminy o znacznym udziale

³³Ponad dwa odchylenia standardowe

rybaków wśród podmiotów gospodarczych. Były to: Dziwnów (2,58%) i Darłowo miasto (2,70%), Stepnica (6,05%) oraz Postomino (3,48%). Generalnie w analizowanym okresie następował spadek liczby podmiotów zajmujących się połowem i hodowlą ryb z 601 do 580 czyli o 21 podmiotów. Jednak w części gmin sytuacja wyglądała nieco inaczej, np. Stepnica, zanotowała przyrost o 5 podmiotów. Spadki pojawiły się w gminach: Darłowo miasto (-9 podmiotów), Postomino (-1 podmiot) i Dziwnów (-6 podmiotów). W pozostałych gminach, w których podmiotów omawianej sekcji było sporo, w wymiarze absolutnym raczej zanotowano spadki: w Kołobrzegu mieście o 8 podmiotów, w Świnoujściu o 11 podmiotów. Generalnie wydaje się, że skala rybołówstwa zmniejsza się w zachodniej części polskiego wybrzeża. Nie ma jednak gwałtownego trendu spadkowego.

W 2013 r. w analizowanym obszarze przybrzeżnym było 10 438 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w sekcji I, a w roku 2023 już 12 604 (wzrost o ponad 20%). Najwięcej podmiotów zarejestrowano w obszarze przybrzeżnym pozametropolitalnym bo odpowiednio 8 056 i 9 624 (przyrost o ponad 19%). Na tej podstawie zidentyfikowano gminy o znacznym udziale gastronomii i usług zakwaterowania wśród podmiotów gospodarczych. Były to Rewal (ponad 60%), Mielno (54%) i Ustronie Morskie (48%). W całym obszarze przybrzeżnym ten udział wyniósł w 2023 r. 8,02%, ale w jego części pozametropolitalnej 15,51%. W prawie wszystkich analizowanych gminach i miastach liczba tych podmiotów rosła. Liderami z ponad 100% przyrostami w skali lat 2013-2023 były gminy: Sianów, Dobra Szczecińska, Biesiekierz, Świerzno (Rysunek 66). W większości tych gmin o rozwoju Sekcji I decyduje jednak nie turystyka nadmorska ale raczej presja osadnicza z sąsiednich miast. Natomiast w wielu gminach uważanych za centra turystyki nadmorskiej przyrosty te nie były duże i nie przekraczały 10%, np. w Kołobrzegu mieście, Trzebiatowie, Międzyzdrojach, Ustroniu Morskim, Mielnie czy Darłowie mieście. Można to dwojako interpretować, albo jest to saturacja infrastrukturą turystyczną w tych jednostkach terytorialnych, albo podmioty prowadzące tam biznes są rejestrowane poza tymi miejscowościami. Reasumując można stwierdzić, że turystyka nadmorska stanowi ważne źródło rozwoju gospodarczego obszarów przybrzeżnych, ale dynamika jaką ona dotychczas zapewniała ulega wyczerpaniu.

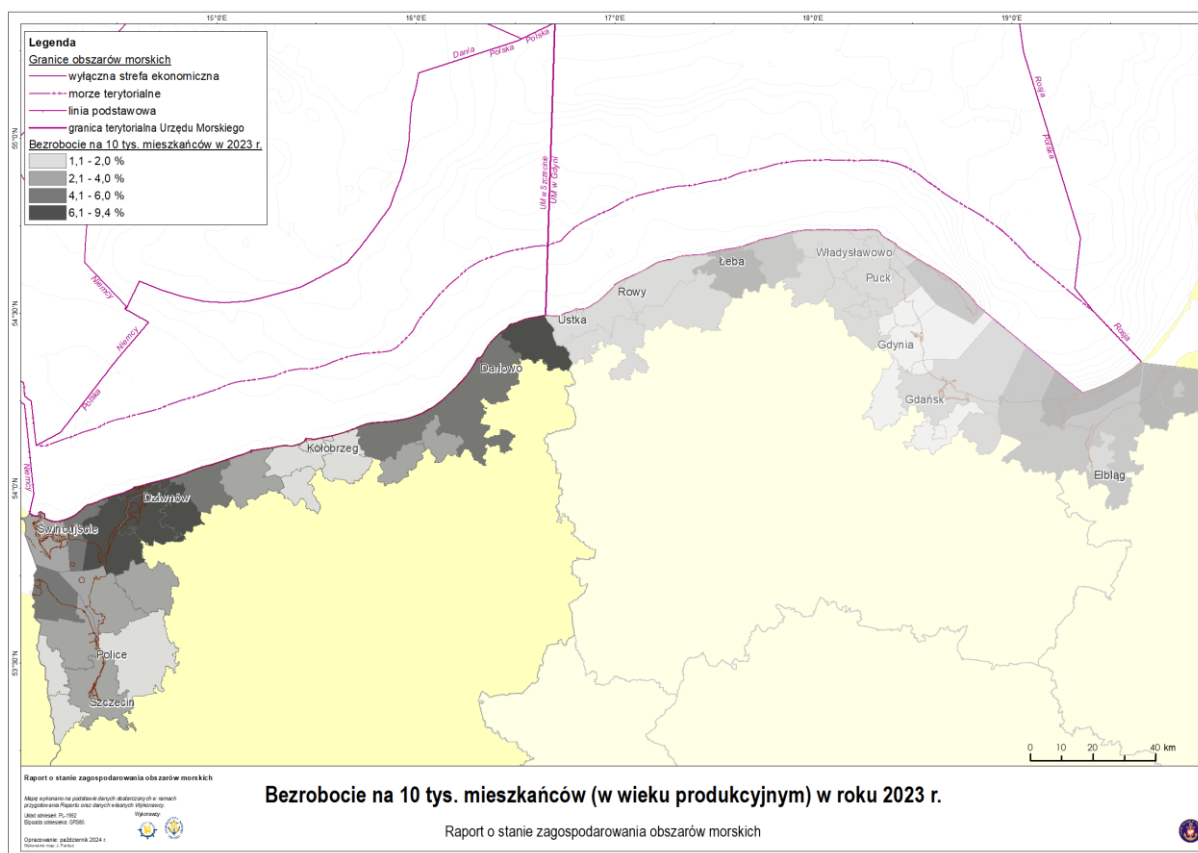


Rysunek 66. Procentowa zmiana podmiotów gospodarczych na przestrzeni lat 2013-2023

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie informacji Banku Danych Lokalnych GUS

Bezrobocie było skupione przestrzennie i współgrało z procesami demograficznymi. W analizowanym obszarze w 2013 r. było zarejestrowanych 45 400 bezrobotnych w powiatowych urzędach pracy a w 2023 jedynie 14 996. Prawie 52% z nich mieszkało w obszarze aglomeracji Szczecina. Dostępne informacje nie pozwalają na obliczenie gminnej stopy bezrobocia. Wskaźnikiem nasilenia tego zjawiska jest więc liczba bezrobotnych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym. W omawianym obszarze było to średnio 288 osób na 10 tys. mieszkańców w tym wieku (w obszarze pozametropolitalnym – 347). W kilku gminach relatywne bezrobocie było niskie. Były to: Siemysł i Dobra Szczecińska (123 bezrobotnych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym), Kołobrzeg miasto (112 bezrobotnych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym), Kołobrzeg gm. wiejska (116 bezrobotnych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym), Dygowo (125 bezrobotnych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym), Ustronie Morskie (109 bezrobotnych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym). Na drugim biegunie plasowały się gminy o wskaźniku przekraczającym średnią o dwa (Dziwnów, Kamień Pomorski, Świerzno, Wolin) lub jedno odchylenie standardowe (Darłowo gm. miejska i wiejska, Mielno, Postomino, Sianów, Karnice). Trudno dociec przyczyn relatywnie wyższej skali bezrobocia w tych gminach. Prawdopodobnie związane to jest z sezonowością zatrudnienia w turystyce, która zdominowała gospodarkę tych gmin oraz istnieniem szarej strefy. Jednak generalnie bezrobocie nie jest problemem ekonomicznym i nie przekracza społecznie akceptowalnych granic. Wynika to z sytuacji makroekonomicznej w kraju. Przestrzenny rozkład bezrobotnych na 10 tys. mieszkańców jest zaprezentowany na Rysunku

67. Wynika z niego, że intensywność tego zjawiska maleje wraz z przybliżaniem się do centrów dużych miast.



Rysunek 67. Bezrobotni na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym w roku 2023

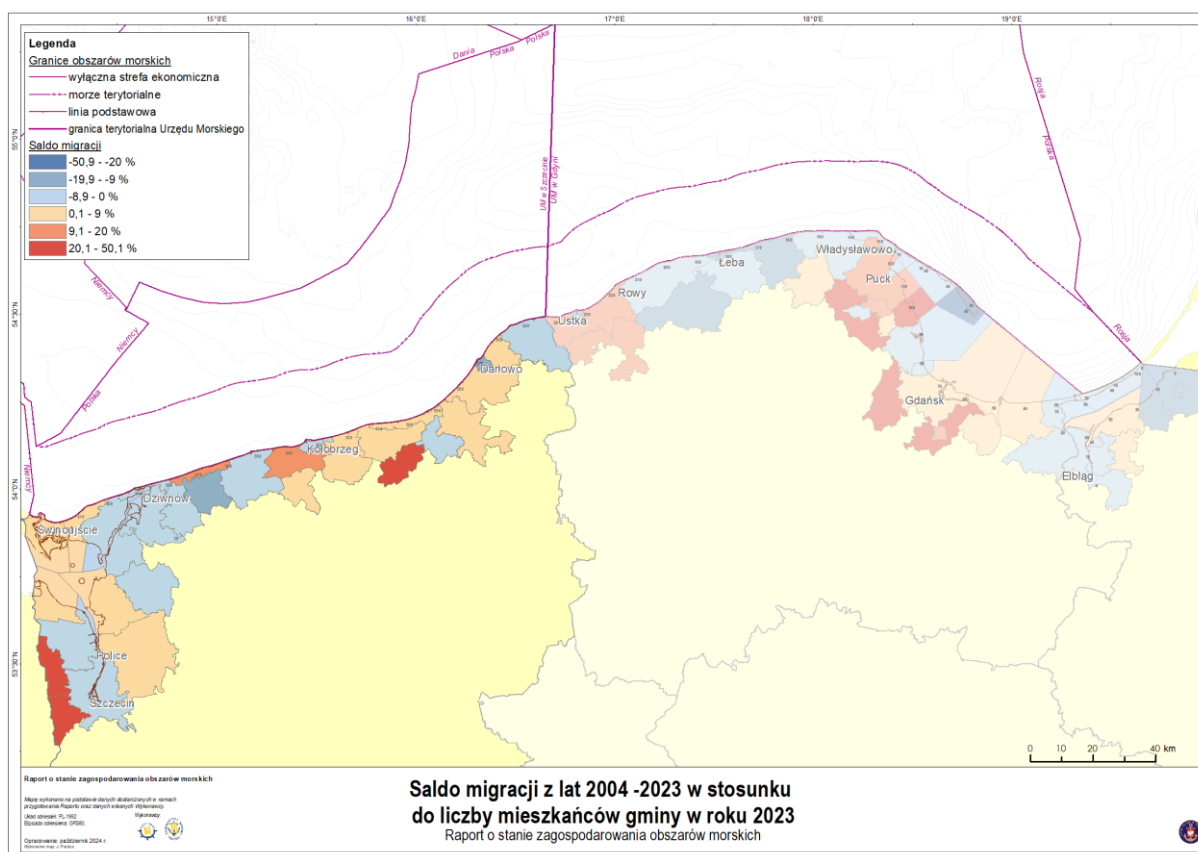
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie informacji Banku Danych Lokalnych GUS

Bardzo podobny obraz daje analiza zatrudnienia osób w wieku produkcyjnym. Udział zatrudnionych w 2023 w badanym obszarze przybrzeżnym wyniósł 63,10%, w części pozametropolitalnej było to 59,88% (5 988 zatrudnionych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym). Liderem jest Koszalin ze wskaźnikiem 66,7%. Na poziomie 54% lub niższym wskaźnik ten kształtował się w gminach: Nowe Warpno, Przybiernów, Stepnica, Karnice, Trzebiatów, Dziwnów, Kamień Pomorski i Świerzno. Najniższy poziom zatrudnienia, tj. 4 982 zatrudnionych na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym zanotowano w Wolinie.

Odpływ mieszkańców w długim okresie może świadczyć, że gmina nie oferuje właściwych perspektyw rozwojowych, czy to w wymiarze społecznym, czy gospodarczym. Może więc on być uznawany za wskaźnik postrzegania i oceny przyszłego rozwoju przez mieszkańców danej jednostki terytorialnej w stosunku do innych gmin w Polsce lub nawet UE. Informacje statystyczne nie wskazują na tego typu procesy. Najwyższe ujemne saldo migracji w latach 2004-2023 miał Szczecin (-3514 osób) i Koszalin (-1909 osób) a relatywnie Karnice (-12,73%). W wielu dużych i średnich miastach saldo migracji było ujemne, ale można sądzić, że ludność przemieszczała się głównie do gmin podmiejskich (np. miasto Kołobrzeg i gmina wiejska Kołobrzeg lub miasto Szczecin versus jego obszar metropolitalny). Stąd rekordy w zakresie dodatniego salda migracji i intensywności tego procesu w Dobrej Szczecińskiej i nieco mniej intensywne ale podobne procesy w gminie Kołbaskowa i wiejskiej gminie Kołobrzeg. Ciekawym i wymagającym wyjaśnienia procesem był odpływ ludności z gmin przybrzeżnych

o dobrze rozwiniętej funkcji turystycznej, np. z Dziwnowa, a nawet Kołobrzegu miasta. Przemawiałoby to na rzecz hipotezy, że turystyka sezonowa samodzielnie nie jest w stanie zapewnić długofalowego rozwoju i wymaga dopełnienia innymi funkcjami.

Przestrzenny rozkład sald migracji odniesionych do liczby mieszkańców jest zaprezentowany na Rysunku 68.



Rysunek 68. Salda migracji z lat 2004-2023 w stosunku do liczby mieszkańców gminy w roku 2004

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie informacji Banku Danych Lokalnych GUS

Dochody gmin również często wykorzystywane są jako miara rozwoju gospodarczego. Niestety ze względu na wyrównywanie dochodów gmin w Polsce nie do końca wskazują one na rozwój danej jednostki terytorialnej. Na pewno jednak obrazują jej potencjał rozwojowy w sferze publicznej, to jest w zakresie zapewnienia podaży lokalnych dóbr publicznych. Dochody wszystkich gmin w badanej strefie przybrzeżnej w 2023 r. wyniosły razem 7 237 173 665 zł. Na mieszkańca przypadało średnio ponad 8 462 zł (w przybrzeżnym obszarze pozametropolitalnym było to nieco więcej bo 8 656 zł). 56,84% z nich to dochody gmin obszaru metropolitalnego Szczecina. To wartość nieco mniejsza niż udział tych miast (59,9%) w ludności ogółem całego obszaru.

Analizując dochody na jednego mieszkańca łatwo zauważyć lidera w tym zakresie: z Rewal 21 523 zł (prawie trzykrotność średniej regionalnej). Najmniejsze dochody mają Sianów i Kamień Pomorski: odpowiednio 5 885 zł oraz 5 866 zł. Po odrzuceniu wielkości maksymalnych skrajnych (Rewal) i przeprowadzeniu analizy rozkładu dochodów gmin na jednego mieszkańca okazuje się, że w analizowanej populacji występuje sporo wartości odbiegających od średniej o więcej niż jedno odchylenie standardowe. W grupie gmin o wysokich dochodach wyselekcjonowanych względem tego kryterium znajdują się: Rewal,

Dziwnów, Międzyzdroje, Ustronie Morskie, Mielno, Postomino, Świnoujście – dochody powyżej 11 112 zł na mieszkańca. W przeciwnej sytuacji znajdują się opisane powyżej dwie jednostki samorządu terytorialnego z obszaru metropolitalnego o dochodach poniżej 5,9 tys. zł na mieszkańca.

ANALIZA DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH

W ramach prac nad Raportem przeanalizowano dokumenty strategiczne oraz planistyczne o randze wojewódzkiej oraz lokalnej (gminnej). Sprawdzono także ich aktualność. Tabele 25, 26, 27), pokazują najważniejsze zapisy znajdujące się w tych dokumentach oraz status ich obowiązywania (jako cezurę przyjęto rok 2019, tj. rok zakończenia prac nad PZPPOM).

Poziom wojewódzki

Na poziomie województwa przeanalizowano dokumenty strategiczne wskazane w tabeli poniżej (Tabela 25). W badanym okresie (2019-2024) najważniejsze strategie wojewódzkie przestały obowiązywać, a na ich miejsce pojawiły się nowe.

Tabela 25. Dokumenty na szczeblu wojewódzkim – status obowiązywania w porównaniu do roku 2019

Dokument analizowany w roku 2019	Obecny stan obowiązywania
Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020	Nieaktualny Nowy dokument: Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 Data uchwalenia: 28 czerwca 2019 r.
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego wraz z wnioskami z okresowej oceny planu z 2012 r.	Nieaktualny Nowy dokument: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego przyjęty Uchwałą nr XVII/214/20 z dnia 24 czerwca 2020 r. zmieniającą uchwałę w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
Strategia rozwoju sektora transportu województwa zachodniopomorskiego do 2020 r.	Nieaktualny Nowy dokument: Polityka transportowa województwa zachodniopomorskiego do roku 2030 przyjęty przez Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego, uchwałą NR 1256/21 z dnia 30 sierpnia 2021 r.
Strategia rozwoju gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim do roku 2015	Nieaktualny Zakończył się okres obowiązywania
Strategia rozwoju turystyki w województwie zachodniopomorskim do roku 2015	Nieaktualny Nowy dokument: Polityka turystyczna Pomorza Zachodniego Uchwała Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 sierpnia 2021 r.
Program Strategiczny Gospodarka – projekt na okres 2014-2020	Nieaktualny Nowy dokument: Polityka gospodarcza województwa zachodniopomorskiego Data uchwalenia: 13 grudnia 2023 r.

Dokument analizowany w roku 2019	Obecny stan obowiązywania
Program Operacyjny 2014-2020 „Rybnactwo i Morze”	Nieaktualny
Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020	Obowiązuje ze zmianami Decyzją Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego (uchwała nr 1970/23 z 1.12.2023) dokonano zmiany Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020 poprzez notyfikację
Projekt Kontraktu Terytorialnego oraz Stanowisko Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego do projektu	Obowiązuje ze zmianami Uchwała nr 156 Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2022 r. w sprawie zatwierdzenia zmiany Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Najważniejszym dokumentem planistycznym województwa zachodniopomorskiego jest Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego uchwalony 24 czerwca 2020 r. Jego najważniejsze cele w odniesieniu do obszarów morskich to:

- dalszy rozwój portów;
- restrukturyzacja portów i przystani rybackich w kierunku świadczenia usług turystycznych;
- zapewnienie warunków dla rozwoju elektrowni wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku;
- rozwój funkcji turystycznych w portach morskich i przystaniach morskich.

Na Rysunku 69, stanowiącym integralną część uchwały PZPW, wskazano lokalizację możliwych nowych przystani (jasny niebieski):



Rysunek 69. Rysunek kierunków zagospodarowania Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego

Polityka Turystyczna Pomorza zachodniego to krótki dokument strategiczny opublikowany w 2021 r., w którym podane są 4 cele polityki:

- profesjonalizacja programowania i zarządzania turystyką;
- budowa marki turystycznej regionu;
- rozwój i wzmocnienie zasobów infrastrukturalnych turystyki;
- budowa i umacnianie pozycji rynkowej turystyki regionu.

Polityka wskazuje na dalszy rozwój turystyki wodnej poprzez rozwój i umocnienie pozycji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, rozwój turystyki rowerowej, ekologicznej,

poznawczej i kulturowej, turystyki wiejskiej czy rodzinnej. Brak konkretnych działań związanych z obszarami morskimi.

Poziom gmin

Przeanalizowano 36 dokumentów – strategii rozwoju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin oraz innych strategii (Tabela 26). Większość z nich została uchwalona po roku 2019. Widać w nich znaczącą rolę portów i przystani morskich. Gminy wskazują wizję dalszego ich rozwoju. Na podstawie dokumentów widać, że turystyka jest ważnym dochodem gmin jednak te chcą dywersyfikować bardziej swoje dochody wspierając także inne gałęzie gospodarki. Zmiany zachodzą także w samej turystyce, która ma stać się jakościowa a nie ilościowa. Dla gmin, które nie mają dużych nadmorskich ośrodków turystycznych ważniejsze są inne branże.

Tabela 26. Aktualność gminnych dokumentów strategicznych w porównaniu do roku 2019

Gmina	Nazwa dokumentu	Aktualność w porównaniu do 2019 r.
Świnoujście	Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście w zakresie ustanowienia strefy ochronnej kompleksu wojskowego K-4381 Karsibór przyjęta uchwałą Nr L/372/2017 Rady Miasta Świnoujście z dnia 23 listopada 2017 r.	Aktualny
	Strategia Rozwoju Miasta Świnoujście na lata 2014-2020, przyjęta Uchwałą Nr XLIV/354/2013 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 października 2013 r.	Aktualny
	Wieloletnie Strategiczne Programy Operacyjne Miasta Świnoujście na lata 2014-2020, przyjęte Uchwałą NR LV/429/2014 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 czerwca 2014 r.	Aktualny ze zmianą w Załączniku nr 1 zawierający „Wykaz zadań do Wieloletnich Strategicznych Programów Operacyjnych Miasta Świnoujście na lata 2014-2023”
	Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010-2020, przyjęty Uchwałą Nr LXXIV/591/2010 Rady Miasta Świnoujście z dnia 26 sierpnia 2010 r.	Nieaktualny Zastąpiony przez Gminny Program Rewitalizacji 2017-2027, zmieniony w 2019 r.
	Strategia rozwoju turystyki dla miasta Świnoujście na lata 2019-2029	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Statut Uzdrowiska Świnoujście	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Strategia rozwoju sportu Miasta Świnoujście na lata 2019-2028	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
Międzyzdroje	UCHWAŁA NR LXV/782/23 RADY MIEJSKIEJ W MIĘDZYZDROJACH z dnia 28 września 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Międzyzdroje”	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.

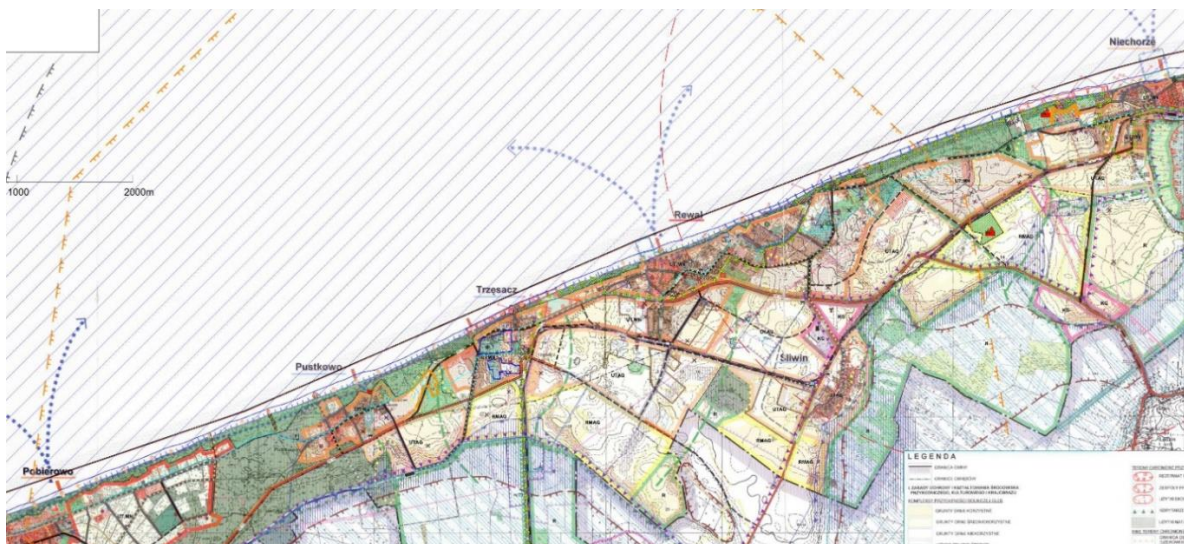
Gmina	Nazwa dokumentu	Aktualność w porównaniu do 2019 r.
	Strategia Rozwoju Gminy Międzyzdroje na lata 2023-2030, przyjęta uchwałą nr LXVII/802/23 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach z dnia 9 listopada 2023 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
Wolin	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wolin, przyjęte Uchwałą LXXI/696/23 Rady Miejskiej w Wolinie	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Strategia Rozwoju Gminy Wolin na lata 2016-2026	Aktualny
Dziwnów	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dziwnów, przyjęte Uchwałą Nr XLVIII/497/22 Rady Miejskiej w Dziwnowie z dnia 25 sierpnia 2022 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Strategia Rozwoju Gminy Dziwnów na lata 2016-2025, przyjęta Uchwałą Nr XII/230/2016 Rady Miejskiej w Dziwnowie z dnia 28 września 2016 r.	Aktualny
Rewal	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Rewal, przyjęte uchwałą nr LXIV/433/23 Rady Gminy Rewal z dnia 27 kwietnia 2023 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Aktualizacja Strategii Rozwoju Gminy Rewal do roku 2020, przyjęta Uchwałą Nr XXXV/274/13 Rady Gminy Rewal z dnia 22 lutego 2013 r.	Aktualny
	Program rozwoju przystani morskich w gminie Rewal, przyjęty Uchwałą Nr XXXV/267/13 Rady Gminy Rewal z dnia 22 lutego 2013 r.	Aktualny
Trzebiatów	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Trzebiatów, zmienione uchwałą Nr LXXVI/566/24 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 26 marca 2024 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Strategia Rozwoju Gminy Trzebiatów do roku 2030, przyjęta Uchwałą Nr LXVI/489/23 Rady Miejskiej w Trzebiatowie z dnia 29 czerwca 2023 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
Miasto Kołobrzeg	Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg, przyjęta uchwałą Nr XLIX/698/22 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 30 marca 2022 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Strategia Rozwoju Miasta Kołobrzeg do roku 2030, przyjęta uchwałą NR LIV/778/22 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 28 września 2022 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
Gmina Kołobrzeg	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kołobrzeg, przyjęte Uchwałą Nr XXI/217/2020 Rady Gminy Kołobrzeg z dnia 29 października 2020 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Strategia Rozwoju Gminy Kołobrzeg na lata 2016 – 2026 – projekt aktualizacji 2020), przyjęta Uchwałą nr XIV/91/2016 Rady Gminy Kołobrzeg z dnia 19 stycznia 2016 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.

Gmina	Nazwa dokumentu	Aktualność w porównaniu do 2019 r.
Ustronie Morskie	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Ustronie Morskie, przyjęte uchwałą nr XLV/370/2018 z dnia 6 września 2018 r.	Aktualny
	Strategia Rozwoju Gminy Ustronie Morskie na lata 2016-2020+	Aktualny
	Plan rozwoju lokalnego Gminy Ustronie Morskie na lata 2016-2020+	Aktualny
Będzino	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Będzino, zmienione Uchwałą nr XLIV.271.21 z dnia 28 października 2021 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Strategia Rozwoju Gminy Będzino na lata 2023-2030	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
Mielno	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno (Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno, część I – Uwarunkowania Rozwoju oraz część II – Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego), przyjęte Uchwałą Nr XLIV/459/10 Rady Gminy Mielno z dnia 27 kwietnia 2010 r.	Aktualny
	Strategia Rozwoju Gminy Mielno na lata 2014-2022	Aktualny
Sianów	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Sianów, przyjęte Uchwałą Nr LXIV/383/10 Rady Miejskiej w Sianowie z dnia 29 października 2010 r.	Aktualny
	Strategia Rozwoju Gminy i Miasta Sianów na lata 2015-2020	Aktualny
Gmina Darłowo	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasto Darłowo, przyjęte Uchwałą Nr XLI/360/10 Rady Miejskiej w Darłowie z dnia 8 lutego 2010 r.	Aktualny
	Lokalna Strategia Rozwoju Gminy Darłowo na lata 2015-2025, przyjęte Uchwałą NrVII/145/2015 Rady Gminy Darłowo z dnia 29 grudnia 2015 r.	Aktualny
Miasto Darłowo	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Darłowo, przyjęte uchwały nr LIII.536.2022 Rady Gminy Darłowo z dnia 15 lipca 2022 r.	Dokument uchwalony po zakończeniu prac nad projektem planu w 2019 r.
	Lokalna Strategia Rozwoju Gminy Darłowo na lata 2015-2025, przyjęta Uchwałą Nr XVII/145/2015 Rady Gminy Darłowo z dnia 29 grudnia 2015 r.	Aktualny
Postomino	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Postomino, przyjęte Uchwałą Nr XXXVI/326/13 Rady Gminy Postomino z dnia 8 listopada 2013 r.	Aktualny – wprowadzono zmiany w 2023 r.

Gmina	Nazwa dokumentu	Aktualność w porównaniu do 2019 r.
	Strategia Rozwoju Gminy Postomino na lata 2016-2025 przyjęte uchwałą Nr XXXII/323/17 Rady Gminy Postomino z dnia 21 czerwca 2017 r.	Aktualny

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

W SUIKZG Mielno wskazano potencjalne lokalizacje dla moło (Rysunek 70).



Rysunek 70. Wycinek rysunku do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno (Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno, część I – Uwarunkowania Rozwoju oraz część II – Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego), przyjęte Uchwałą Nr XLIV/459/10 Rady Gminy Mielno z dnia 27 kwietnia 2010 r.

Źródło: SUIKZG Kołobrzeg

Dla miasta Kołobrzeg w SUIKZG wskazano lokalizacje czterech mol oraz proponowane obszary do budowy sztucznej rafy (która jest niezobowiązującą propozycją) (Rysunek 71).



Rysunek 71. Wycinek rysunku do Zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg, przyjęta uchwałą Nr XLIX/698/22 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 30 marca 2022 r.

Źródło: SUIKZG Kołobrzeg

Szczegółowe zapisy dotyczące obszarów morskich oraz gospodarki morskiej zawarte w wymienionych dokumentach znajdują się w załączniku do niniejszego Raportu: Analiza dokumentów strategicznych – Województwo zachodniopomorskie.

W ramach prac nad Raportem przeanalizowano miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla obszarów sąsiadujących z obszaramiorskimi pod kątem inwestycji mogących wpływać na obszar morski (Tabela 27):

- budowa/rozbudowa portów morskich;
- budowa/rozbudowa morskich przystani rybackich;
- budowa/rozbudowa przystani i nabrzeży;
- zmiana granic portów morskich;
- budowa/rozbudowa mol spacerowych/ kładek spacerowych;
- przejścia graniczne;
- budowa/rozbudowa morskich torów wodnych;
- budowa/rozbudowa falochronów.

Szczegółowa analiza znajduje się w załączniku do Raportu: „Analiza Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego – Województwo zachodniopomorskie”.

Tabela 27. Inwestycje w pasie technicznym lub przymorskim wskazane w MPZP gmin objętych analizą.

Nr uchwały	Inwestycja w pasie technicznym lub przymorskim
Uchwała Nr XXII/165/2019 Rady Miasta Świnoujście	<ul style="list-style-type: none"> – budowa molo, – budowa kładki spacerowej na wydmie, – budowa platformy widokowej
Uchwała Nr LXIII/763/23 Rady Miejskiej w Międzyzdrojach	<ul style="list-style-type: none"> – lokalizacja kładek i pomostów
UCHWAŁA NR XXXII/387/21 RADY MIEJSKIEJ W MIĘDZYDZROJACH	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość lokalizacji nowej zabudowy w obszarze pasa technicznego – przystań morska – kładki i pomosty
Uchwała Nr LXXVII/514/24 Rady Gminy Rewal	<ul style="list-style-type: none"> – rozwój przystani rybackiej – molo – lokalizacja boksów rybackich pod molo
Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części obrębu geodezyjnego Pogorzela wraz z Kanałem Liwia Łuża, w obrębie geodezyjnym Niechorze, w gminie Rewal	<ul style="list-style-type: none"> – lokalizację pomostu spacerowego – wieża widokowa o wysokości maksymalnej 70m
Uchwała Nr Xxvi/ 197 /20 Rady Miejskiej w Trzebiatowie	<ul style="list-style-type: none"> – basen jachtowy, – obsługa administracyjno-biurowa portu z dopuszczeniem lokalizowania obiektów i urządzeń obsługi żeglugi pasażerskiej i sportów wodnych, – obsługa techniczna portu jachtowego, w tym lokalizacja obiektów i urządzeń zaopatrzenia jednostek pływających w paliwo i odbioru ścieków bytowych,
Uchwała Nr XLIX/697/22 Rady Miasta Kołobrzeg	<ul style="list-style-type: none"> – molo
Uchwała Nr L/720/22 Rady Miasta Kołobrzeg	<ul style="list-style-type: none"> – ciąg pieszo-rowerowy – altany – zejścia na plaże – molo

Nr uchwały	Inwestycja w pasie technicznym lub przymorskim
Uchwała Nr XXVI/268/2020 Rady Miejskiej Mielna	– ciąg pieszy oraz pieszojezdny (Promenada Przyjaźni)
Uchwała Nr Lxviii/790/2023 Rady Miejskiej Mielna	– lokalizacja ciągu pieszego

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

PODSUMOWANIE

Procesem demograficznym występującym we wszystkich gminach przybrzeżnych jest starzenie się społeczeństwa. Procesy gospodarcze na lądzie cechują się podobną dynamiką jak w okresie przed przyjęciem PZPPOM, z jednej strony przyspiesza rozwój obszarów metropolitalnych, a z drugiej strony postępuje wyludnianie się i rozwój obciążony wadą sezonowości pozostałych części obszarów przybrzeżnych. Zmniejsza się także liczba podmiotów związanych z sektorem rybołówstwa, a dynamika wzrostu podmiotów w sektorze turystyki koncentruje się w obszarach metropolitalnych. To rodzi dodatkowe wyzwania przed PZPPOM, tworzenia nowych miejsc pracy w gminach przybrzeżnych poza cieniem metropolii.

Od roku 2019 r. nastąpiło dużo zmian w dokumentach strategicznych i planistycznych. Na poziomie województwa zostały zmienione główne dokumenty strategiczne i planistyczne m. in. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego z roku 2020. W analizowanych 15 gminach nadmorskich, aż 9 (60% gmin) uchwaliło nowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy, a 6 z nich nową strategię rozwoju. Ponadto uchwalono 22 nowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin, które znajdowały się w pasie technicznym lub jego bezpośrednim otoczeniu (najwięcej z nich uchwalono w gminie Trzebiatów).

13. Stan środowiska morskiego

A) Stan środowiska w oparciu o wyniki Państwowego Monitoringu Środowiska

Kluczowym dokumentem państwa w obszarze krótko- i średnioterminowych badań stanu środowiska jest „Strategiczny program państwowego monitoringu środowiska na lata 2020-2025”, który zastąpił „Program państwowego monitoringu środowiska na lata 2016-2020”.

Zgodnie z art. 144 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* w celu ochrony środowiska wód morskich opracowuje się i wdraża strategię morską na zasadach określonych w przepisach ustawy. Jednym z elementów strategii morskiej jest opracowanie i wdrożenie programu monitoringu wód morskich.

W Tabelach 28 i 29 w sposób skondensowany (skrótowy) przytoczono najważniejsze z punktu widzenia obszaru PZPPOM wyniki badań monitoringowych. Dotyczą one oceny stanu ekologicznego zgodnie z Dyrektywą 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. *ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowa Dyrektywa Wodna)*.

Tabela 28. Ocena stanu ekologicznego wód w 2019 r. na tle wydzielen PZPPOM w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie (1 – stan bardzo dobry; 2 – stan dobry; 3- stan umiarkowany; 4 – stan słaby; 5 – stan zły)

Nazwa Jednolitej Części Wód (JCW)	Wydzielenia w PZPPOM	Klasa elementów biologicznych (2019)	Klasa elementów fizykochemicznych (grupa 3.1-3.5) (2019)
Rowy-Jarosławiec Zachód	28.Ip; 27.B	5	>2
Dziwna-Świna	02.C; 04.Ip; 03.O; 01.Ip	3	>2
Ujście Świny	01.Ip	3	>2
Ujście Dziwny	04.Ip	3	>2
Jarosławiec-Sarbinowo	19.C; 22.Ip; 27.B; 26.C	5	>2
Zalew Szczeciński	nie dot.	4	>2
Sarbinowo-Dziwna	07.C; 06.C; 19.C; 04.Ip; 17.Ip; 05.B	5	>2
Zalew Kamieński	nie dot.	4	>2

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych GIOŚ
https://wody.gios.gov.pl/pjwp/publication/TRANSITIONAL_WATERS/107

Tabela 29. Ocena stanu ekologicznego wód w 2023 r. na tle wydzielen PZPOM w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie (1 – stan bardzo dobry; 2 – stan dobry; 3- stan umiarkowany; 4 – stan słaby; 5 – stan zły)

Nazwa Jednolitej Części Wód (JCW)*	Wydzielenia w PZPOM	Klasa elementów biologicznych (2023)	Klasa elementów fizykochemicznych (grupa 3.1-3.5) (2023)
Polskie wody przybrzeżne Basenu Bornholmskiego	07.C; 06.C; 19.C; 17.Ip; 22.Ip; 28.Ip; 27.B; 26.C	4	>2
Wody przybrzeżne Zatoki Pomorskiej	02.C; 06.C; 04.Ip; 05.B; 03.O, 01.Ip	4	>2
Zalew Szczeciński	nie dot.	3	>2
Zalew Kamieński	nie dot.	3	>2

*zmiany w stosunku do podziału z 2019 r. – agregacja niektórych części wód

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych GIOŚ

https://wody.gios.gov.pl/pjwp/publication/TRANSITIONAL_WATERS/107

Zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającą ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Ramową dyrektywą w sprawie strategii morskiej, tj. RDSM), państwa członkowskie UE zobligowane są do przeprowadzenia drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich w 2024 r. Druga aktualizacja wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich opiera się na zestawie wskaźników umożliwiających uzyskanie informacji ilościowej i jakościowej o stanie środowiska polskich wód morskich w zakresie wszystkich jedenastu cech stanu i presji i obejmuje okres 2016-2021. Łącznie oceniono 61 wskaźników. Podsumowanie ocen cech stanu i presji zamieszczono w Tabelach 30 i 31. Pełną treść raportu tekstowego i wszystkich raportów wskaźnikowych można znaleźć pod adresem: <https://rds.m.gios.gov.pl/pl/oceny-6-letnie/druga-aktualizacja-wstepnej-oceny-2016-2021>.

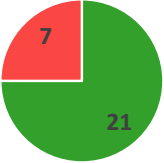
Tabela 30. Podsumowanie oceny cech stanu dot. poszczególnych elementów ekosystemu w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie
Kolor zielony – GES osiągnięty; kolor czerwony – GES nieosiągnięty




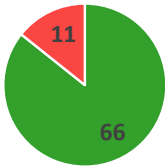
Jednostka oceny	D1 Ptaki	D1 Ssaki	D1 Ryby	D3 Komercyjnie eksploatowane gatunki ryb	D1 Siedliska pelagiczne	D6 Integralność dna morskiego/D1 Siedliska bentosowe (BHT – ogólne typy siedlisk bentosowych)
polskie obszary morskie (BAL-POL-MS-001)						
Basen Bornholmski bez wód przybrzeżnych (L3-SEA-007-POL)						
Zalew Szczeciński (L4-POL-020)						
Zalew Kamieński (L4-POL-021)						

Jednostka oceny	D1 Ptaki	D1 Ssaki	D1 Ryby	D3 Komercyjnie eksploatowane gatunki ryb	D1 Siedliska pelagiczne	D6 Integralność dna morskiego/D1 Siedliska bentosowe (BHT – ogólne typy siedlisk bentosowych)
Polskie wody przybrzeżne Zatoki Pomorskiej (L4-POL-029)						
Polskie wody przybrzeżne Basenu Bornholmskiego (L4-POL-030)						
Polska część obszaru FAO 27.3.D.25 (BAL-POL-FAO27-3D25)						
Polska część obszaru FAO 27.3.D.24 bez Zalewu Szczecińskiego (BAL-POL-FAO27-3D24 1)						
Polska część obszaru FAO 27.3.D.25 – LFI (BAL-POL-FAO27-3D25 2)						

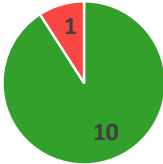
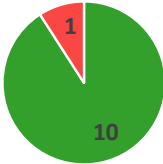
Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie Zalewska i in. 2024

Tabela 31. Podsumowanie oceny cech presji dot. poszczególnych elementów ekosystemu w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie
Kolor zielony – GES osiągnięty; kolor czerwony – GES nieosiągnięty

Obszar oceny	D2 Gatunki obce	D5 Eutrofizacja	D7	D8C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji, dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D8C2	D8C3	D9C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D10C1	D11C1	D11C2
polskie obszary morskie (BAL-POL-MS- 001)										
Basen Bornholmski z wodami przybrzeżnymi (L2-SEA-007- POL)						Rozlewy olejowe				
Basen Bornholmski z wodami przybrzeżnymi bez wód Zalewu Szczecińskiego (L2-SEA-007- POL 1)										
Basen Bornholmski bez wód przybrzeżnych (L3-SEA-007- POL)					Test mikrojądrowy					
polskie wody przybrzeżne Basenu Bornholmskiego (L3-26-POL)										

Obszar oceny	D2 Gatunki obce	D5 Eutrofizacja	D7	D8C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji, dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D8C2	D8C3	D9C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D10C1	D11C1	D11C2
Basen Bornholmski z wyłączeniem Zatoki Pomorskiej i strefy przybrzeżnej (L3-SEA-007A- POL)										
Zatoka Pomorska z wyłączeniem strefy przybrzeżnej (L3-SEA-007B- POL)										
Zalew Szczeciński (L4-POL-020)					Test mikrojądrowy					

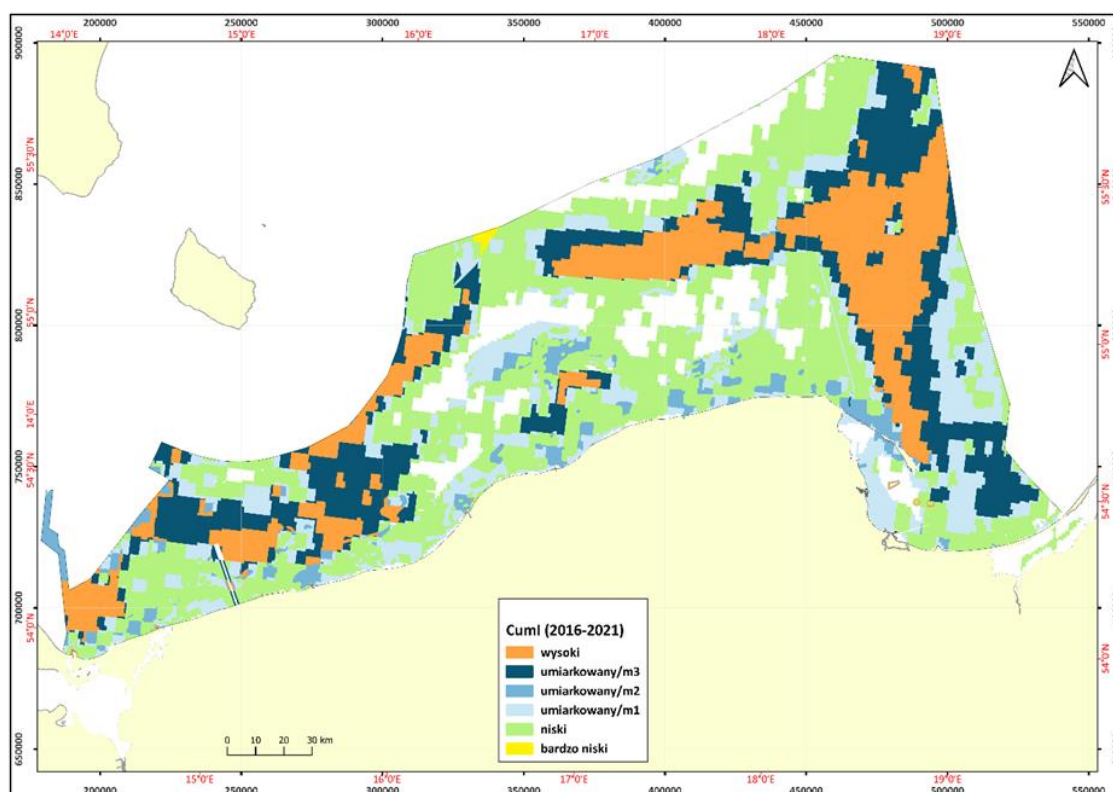
Obszar oceny	D2 Gatunki obce	D5 Eutrofizacja	D7	D8C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji, dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D8C2	D8C3	D9C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D10C1	D11C1	D11C2
Zalew Kamieński (L4-POL-021)										
Polskie wody przybrzeżne Zatoki Pomorskiej (L4-POL-029)										
Polskie wody przybrzeżne Basenu Bornholmskiego (L4-POL-030)										

Obszar oceny	D2 Gatunki obce	D5 Eutrofizacja	D7	D8C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji, dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D8C2	D8C3	D9C1 (liczba substancji, dla których dobry stan został osiągnięty – kolor zielony; liczba substancji dla których dobry stan nie został osiągnięty – kolor czerwony)	D10C1	D11C1	D11C2
Polska część obszaru FAO 27.3.D.24 (BAL-POL- FAO27-3D24)										
Polska część obszaru FAO 27.3.D.25 (BAL-POL- FAO27-3D25)										
Polskie wody przybrzeżne, w tym Zalew Szczeciński i Zalew Wiślany (AVI POL 1)					Produktywność bielika					

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie Zalewska i in. 2024

Istotnym wskaźnikiem wykorzystanym w ostatnim cyklu oceny stanu środowiska morskiego zgodnie z RDSM jest **wskaźnik skumulowanego wpływu na siedliska bentosowe CumI**, który odnosi się do oszacowania potencjalnego skumulowanego oddziaływania presji fizycznych, mogących wpływać na fizyczne zakłócenia dna morskiego. Bierze pod uwagę wiele czynników presji skutkujących zakłóceniami lub utratą dna morskiego. Bieżąca ocena wskaźnika bazuje na następujących presjach fizycznych: połowy narzędziami wleczonymi i marikultura, ekstrakcja i składowanie osadów, układanie oraz eksploatacja rurociągów, kabli, platform i farm wiatrowych, ochrona brzegu i transport morski³⁴.

Najmniejszy wpływ presji fizycznych spośród 17 obszarów ocen przewidywany jest w rejonie Morza Alandzkiego, Morza Botnickiego, Wschodniego Basenu Gotlandzkiego, Zatoki Fińskiej, Północnego Bałtyku Właściwego oraz Zachodniego Basenu Gotlandzkiego. Najwyższy spodziewany wpływ zanotowano w rejonie Kattegat, Wielki Bełt, Zatoce Kilońskiej oraz Zatoce Meklemburskiej, co związane jest w głównej mierze z trałowaniem w strefie circalitoralu. Jak wskazano na Rysunku 72, wyniki wskaźnika CumI w POM kształtują się potencjalnie na poziomie niskim aż do wysokiego. Umiarkowany i wysoki poziom wpływu występuje przede wszystkim w obszarach głębszych otwartego morza (powyżej 20 m głębokości), co jest w głównej mierze powiązane z działalnością rybacką. Płytsze obszary wód przybrzeżnych znajdują się pod mniejszym wpływem, co wynika w szczególności z braku występowania w tych rejonach połowów komercyjnych narzędziami wleczonymi oraz braku składowania urobku, które są częstsze w obszarach wód głębszych.



Rysunek 72. Mapa przedstawiająca wyniki oceny skumulowanego wpływu presji fizycznych na siedliska bentosowe w rejonie polskich obszarów morskich w okresie 2016-2021 (kolor biały – brak wpływu)

Źródło: Zalewska i in. 2024

³⁴ <https://rds.gov.pl/pl/wskazniki-stanu-i-presji-fizycznych/wskaznik-skumulowanego-wplywu-na-siedliska-bentosowe-cumi>

W Tabeli 32 w sposób syntetyczny przytoczono najważniejsze z punktu widzenia obszaru PZPPOM wyniki badań monitoringowych dotyczące oceny stanu zgodnie z Dyrektywą RADY 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dyrektywą siedliskową) opracowane przez GIOŚ³⁵.

Tabela 32. Ocena stanu siedlisk morskich z załącznika I Dyrektywy siedliskowej w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie (FV – stan właściwy; U1 – stan niezadowolający; U2 – stan zły)

Siedlisko i kod	Stanowisko	Ocena ogólna (w oparciu o wyniki projektu Pilotażowe wdrożenie monitoringu gatunków i siedlisk morskich w latach 2015-2018, GIOŚ)	Ocena ogólna (w oparciu o wyniki projektu Monitoring gatunków i siedlisk morskich w latach 2020-2022, GIOŚ)
Rafy (1170)	Ławica Słupska	FV	FV
Piaszczyste ławice podmorskie (1110)	Ławica Słupska	FV	FV
	Ławica Odrzana	FV	FV
Ujścia rzek, estuaria (1130)	Dziwna	U2	U1
	Rega	U2	U1

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie danych GIOŚ

Cyklicznej ocenie i raportowaniu stanu do KE poza siedliskami, podlegają również gatunki wymienione w załączniku II Dyrektywy siedliskowej takie jak morświn czy foka szara.

Ssaki morskie są przedmiotem badań w ramach programu Monitoringu gatunków i siedlisk morskich realizowanego przez GIOŚ. Badania prowadzone w latach 2020-2022 potwierdziły występowanie kolonii fok szarych w ujściu Wisły, przy braku stwierdzeń foki pospolitej. Wykazały także zróżnicowanie liczby detekcji morświnów między rejonami Morza Bałtyckiego (w Zatoce Pomorskiej zarejestrowano wyraźnie więcej detekcji niż w rejonie Ławicy Stilo i Zatoki Gdańskiej).

Projekty naukowo-badawcze

Poza badaniami monitoringowymi w ramach PMS, w latach 2020-2023 morświn był przedmiotem projektu badawczego Uniwersytetu Gdańskiego pn. „**Ochrona ssaków i ptaków morskich – kontynuacja**”³⁶.

W wyniku wykonanych prac w okresie pomiędzy 27 października 2020 r., a 31 maja 2023 r. zebrano około 37 tysięcy dób danych łącznie we wszystkich sześćdziesięciu lokalizacjach. Obecność morświnów w czasie badań stwierdzono na 55 stacjach pomiarowych. Najmniejszą liczbą detekcji wyróżniały się stacje położone blisko podejść do portów Zatoki Gdańskiej oraz morskiej strony Półwyspu Helskiego, gdzie ma miejsce intensywny ruch statków. Podobnie niskie wyniki zarejestrowano w rejonie pomiędzy Ustką a Darłowem, gdzie funkcjonuje

³⁵ <https://morskiesiedliska.gios.gov.pl/pl/>

³⁶ <https://www.wwf.pl/podsumowanie-projektu-ochrona-ssakow-i-ptakow-morskich-kontynuacja>

Centralny Poligon Sił Powietrznych, regularnie wykorzystujący okresowo zamykany akwen numer 6 do ćwiczeń z uzbrojeniem. Przez obszar ten przebiega również zaproponowana w wyniku badań projektu SAMBAH hipotetyczna granica pomiędzy populacją morświnów Bałtyku Właściwego a populacją żyjącą w Cieśninach Duńskich i Zachodnim Bałtyku. Największe liczby detekcji zarejestrowano w Zatoce Pomorskiej, pomiędzy Kołobrzegiem a Świnoujściem, ze szczególnie dużymi wartościami w okolicach Dziwnowa i wyspy Wolin. Stosunkowo wysokie wartości jak na tę część Bałtyku uzyskano również na stacjach środkowego wybrzeża pomiędzy Białogórą a Rowami (Koza i Pawliczka 2024).

W latach 2024-2025 w MIR PIB realizowany jest projekt pn. **„Badanie występowania morświna populacji bałtyckiej w oparciu o monitoring akustyczny w Polskich Obszarach Morskich jako część projektu SAMBAH II”** (*Survey of harbour porpoise in the Baltic population based on acoustic monitoring in Polish Marine Areas as part of the project*)³⁷ (wyniki nie są jeszcze dostępne).

Kolejnym istotnym projektem w kontekście pozyskania nowej wiedzy o POM było **„Mapowanie siedlisk dennych polskich obszarów morskich (POM) z wykorzystaniem metody mozaikowego sonarowania dna w latach 2021-2023”**. Obecnie nie są publicznie dostępne ostateczne produkty projektu. Należy jednak zaznaczyć, że mogą one wnieść nowe dane w zakresie potencjalnych miejsc występowania cennych siedlisk przyrodniczych i powinny zostać uwzględnione na etapie planistycznym.

W lutym 2024 r. miało miejsce inauguracyjne spotkanie partnerów projektu **„MUNIMAP: Baltic Sea Munition Remediation Road Map”** poświęcone amunicji chemicznej i konwencjonalnej zalegającej na dnie Morza Bałtyckiego. Projekt jest realizowany w ramach programu INTERREG Baltic Sea Region w okresie 2024-2027 a liderem jest Instytut Oceanologii PAN (IO PAN).

Inny ciekawy projekt zarządzany przez IO PAN to **„MARine Biodiversity and Ecosystem Functioning leading to Ecosystem Services – MARBEFES”** (lata 2022-2026). Ogólnym celem projektu jest ustanowienie wyraźnych powiązań między różnorodnością biologiczną, funkcjami ekosystemów i korzyściami społecznymi, jakie zapewniają. Badania europejskich mórz przybrzeżnych prowadzone w ostatnich dziesięcioleciach wykazały różnorodne reakcje na zmiany globalne. Nie ma uniwersalnej reakcji ekosystemów morskich na presje środowiskowe ani uniwersalnego rozwiązania w zakresie zarządzania. Istotne jest uchwycenie tej zmienności, przy uwzględnieniu, że zmiany w różnorodności biologicznej niosą ze sobą zarówno pozytywne, jak i negatywne konsekwencje.

W latach 2019-2024 wykonano liczne **inwentaryzacje przyrodnicze oraz badania geologiczne dla inwestycji morskich farm wiatrowych**, których wyniki również mogą stanowić cenne źródło informacji. Dane te powinny zostać szczegółowo przeanalizowane na etapie ewentualnej rewizji planu.

W ramach projektu **EMODnet (European Marine Observation Data Network)** realizowanego w latach 2009-2013 powstała mapa z rozmieszczeniem ogólnych typów siedlisk

³⁷ <https://mir.gdynia.pl/sambah-ii-24-badanie-wystepowania-morswina-populacji-baltyckiej-w-oparciu-o-monitoring-akustyczny-w-polskich-obszarach-morskich-jako-czesc-projektu-sambah-ii/>

bentosowych w Morzu Bałtyckim – tzw. EUSeaMap. W 2021 r. w EUSeaMap (<https://emodnet.ec.europa.eu/en/euseamap-2021-emodnet-broad-scale-seabed-habitat-map-europe>) wypełniono luki pomiędzy niejednorodnym zestawem danych dot. siedlisk. Umożliwiło to oszacowanie potencjalnego zakresu fizycznych uszkodzeń dna morskiego w wyniku działalności człowieka, co zostało wykorzystane w omówionej powyżej drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska morskiego.

PODSUMOWANIE

Na podstawie przeanalizowanych wyników PMS nie można wnioskować, że zapisy planu przyczyniają się do pogorszenia czy poprawy stanu środowiska. W kontekście przyszłego rozwoju i zainwestowania istotne w najbliższej dekadzie będzie zbieranie i porównywanie danych z monitoringów przed- i poінwestycyjnych i sprawdzanie skuteczności stosowanych zgodnie z decyzjami środowiskowymi rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko.

Wyniki projektów naukowo-badawczych oraz inwentaryzacji prowadzonych w ramach realizacji inwestycji na morzu mogą stanowić istotną warstwę uwarunkowań, które należy rozważyć w procesie planistycznym. Szczególną uwagę należy zwrócić na dane z projektu pn. „Mapowanie siedlisk dennych polskich obszarów morskich z wykorzystaniem metody mozaikowego sonarowania dna w latach 2021-2023”, które mogą wskazywać na obszary dna cenne przyrodniczo.

Do czasu udostępnienia danych naukowych z obecnie realizowanych projektów nie można stwierdzić, czy będą uzasadniać potrzebę korekty wydzieleni lub zapisów.

14. Koncepcja Climate smart MSP (CSMSP)

A. Zmiana klimatu

Zagrożeniem dla otwartych brzegów morskich są wezbrania sztormowe i podnoszenie się poziomu morza związanego z tzw. efektem cieplarnianym. Ich skutkiem jest: erozja brzegu, powodzie sztormowe, zniszczenia infrastruktury technicznej (zjazdy technologiczne, zejścia, budowle ochronne, rozmycia refulatu, zagrożenie bezpiecznej eksploatacji infrastruktury na zapleczu).

Specjalny Raport IPCC z 2019 r. na temat oceanu i kriosfery (SROCC) oceniał przeszły i przyszły wkład w globalne, regionalne i ekstremalne zmiany poziomu morza, powiązane ryzyko dla nisko położonych wysp, wybrzeży, miast i osiedli, a także możliwości reakcji i ścieżki zapewniające odporność i zrównoważony rozwój wzdłuż wybrzeża.

Na podstawie przeglądu literatury naukowej raport stwierdza, z wysokim poziomem wiarygodności, że globalny średni poziom morza (GMSL) wzrósł z 1,4 mm/rok w okresie 1901–1990 do 2,1 mm/rok w okresie 1970–2015 do 3,2 mm/rok w okresie 1993–2015 do 3,6 mm/rok w latach 2006–2015. Suma wkładu lodowców i pokryw lodowych jest obecnie dominującym źródłem wzrostu GMSL (bardzo duża pewność). Dominującą przyczyną wzrostu GMSL od 1970 r. jest wymuszenie antropogeniczne (wysoki poziom wiarygodności). Dane o zmianie poziomu morza zbierane przy pomocy metod satelitarnych (altimetrii) są zgodne z pomiarami poziomu morza na stacjach brzegowych (wodowskazach i mareografach), jak i ocenami na podstawie niezależnie mierzonych wzrostu zawartości ciepła wody morskiej oraz przyrostu masy wód oceanicznych (Cazenave i in., 2018).

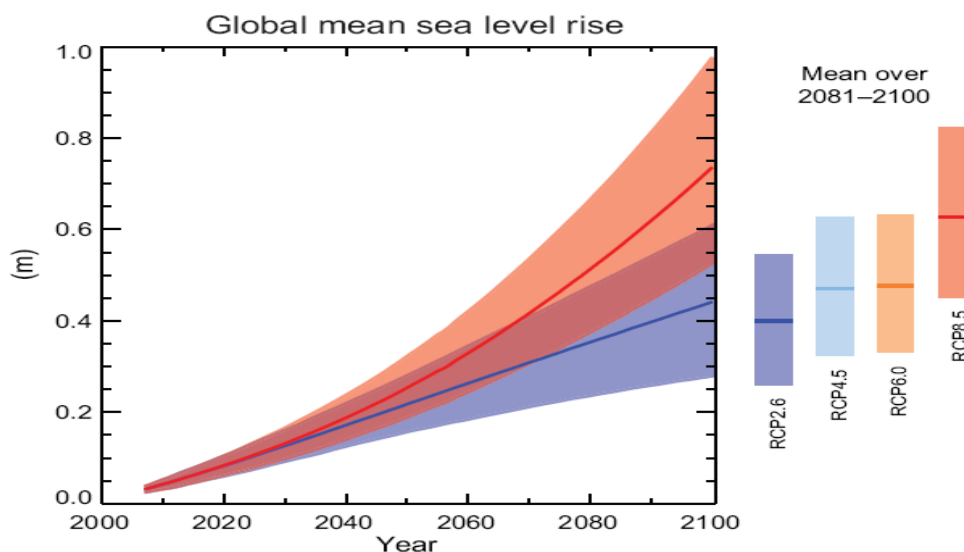
Wyniki najnowszych badań pokazują, że wzrost poziomu morza przyspiesza od lat 60. XX wieku. Przyczyną tego jest coraz szybsze topnienie lodowców i lądolodów, a także w mniejszym stopniu rozszerzalność cieplna wód oceanów i zmniejszenie masy wody na powierzchni i w głębie kontynentów oraz w jeziorach. Przyspieszenie to doprowadziło do zwiększenia tempa wzrostu poziomu morza w ciągu ostatniej dekady aż do 4,8 mm rocznie (Voosen, 2020).

Projekcje wzrostu poziomu morza

Przyszły wzrost GMSL spowodowany rozszerzalnością cieplną, topnieniem lodowców i pokryw lodowych oraz zmianami w magazynowaniu wody lądowej jest silnie zależny od tego, który scenariusz emisji reprezentatywnej ścieżki koncentracji (RCP) zostanie zastosowany. W Specjalnym Raporcie IPCC z 2019 r. wykorzystano scenariusze RCP (*Representative Concentration Pathways*) odpowiadające określonej ewolucji wymuszenia radiacyjnego. RCP to scenariusze zaproponowane na potrzeby 5 Raportu IPCC (Rysunek 73), które obejmują zależne od przestrzeni i czasu trajektorie przyszłych stężeń gazów cieplarnianych i różnych zanieczyszczeń powodowanych przez różne działania człowieka. RCP zapewniają tylko jeden zestaw wielu możliwych scenariuszy, które doprowadziłyby do różnych poziomów globalnego ocieplenia.

Do oceny predykcji wzrostu poziomu morza wykorzystano głównie scenariusze emisyjne RCP2.6 i RCP8.5. RCP2.6 reprezentuje niską emisję gazów cieplarnianych, wysoką przyszłość łagodzącą, zakłada stabilizację ilości CO₂ pod koniec stulecia. Przewiduje dotrzymanie

zobowiązań z Porozumienia Paryskiego, dotyczących wzrostu średniej temperatury o 1,5°C względem okresu przedindustrialnego (1850–1900). Natomiast RCP8.5 jest scenariuszem wysokiej emisji gazów cieplarnianych, w którym emisje nadal rosną przez cały XXI wiek w przypadku braku polityki walki ze zmianami klimatu, co prowadzi do ciągłego i trwałego wzrostu stężenia gazów cieplarnianych w atmosferze. Skutkować będzie szybszym ociepleniem i większymi zmianami klimatycznymi. Ten najgorszy scenariusz, jak nakreślił IPCC, obejmuje podwojenie obecnych emisji CO₂ do 2050 r. Szybki wzrost gospodarczy jest napędzany paliwami kopalnymi i energochłonnym stylem życia. IPCC prognozuje, że średnia globalna temperatura wzrośnie o 4,5°C do 2100 r.



Rysunek 73. Projekcje wzrostu średniego poziomu morza w XXI wieku względem okresu 1986-2005 na podstawie złożenia symulacji CMIP5 z modelami bazującymi na procesach dla scenariuszy RCP2.6 i RCP8.5. Kolorowe pionowe pasy obrazują oszacowane prawdopodobne zakresy w okresie 2081-2100 dla wszystkich scenariuszy RCP, a odpowiednie mediany pokazano liniami poziomymi
Źródło: 5 Raport IPCC

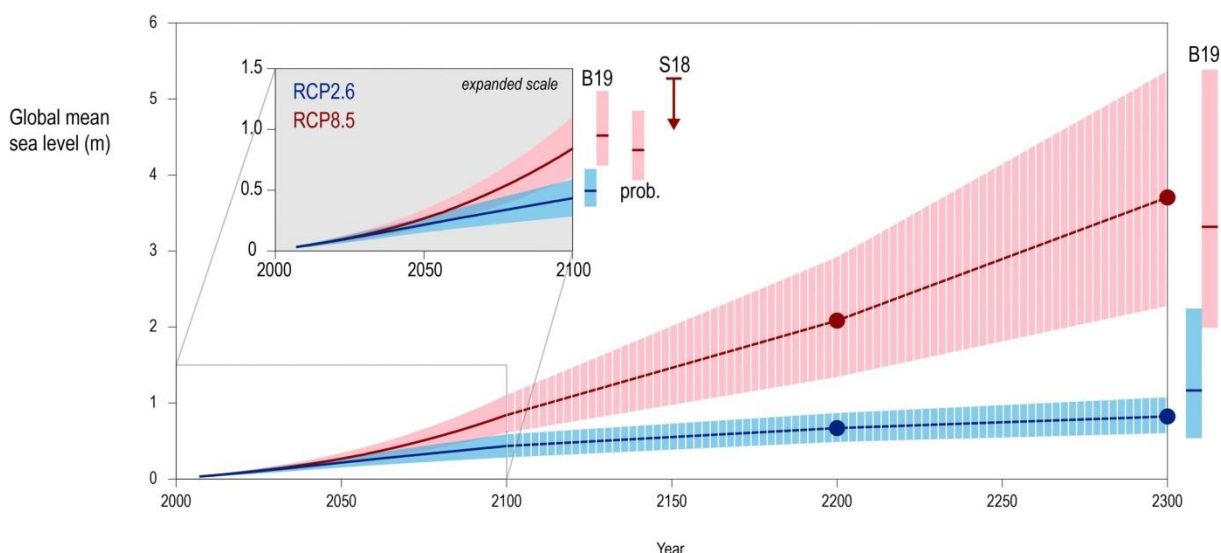
Specjalny Raport IPCC na temat oceanu i kriosfery z 2019 r. przewiduje, że wzrost poziomu morza (z ang. *Sea Level Rise* – SLR) pod koniec stulecia będzie szybszy we wszystkich scenariuszach, w tym tych zgodnych z osiągnięciem długoterminowego celu temperaturowego określonego w Porozumieniu paryskim. Poziom morza nadal rośnie w coraz większym tempie. Raport prognozuje, że poziom morza w ostatnich dwóch dekadach XXI wieku wzrośnie z prawdopodobieństwem 2/3 o 29-59 cm (średnio 0,43 cm) dla RCP2.6 oraz o 61-100 cm (średnio 0,84 cm) dla RCP8.5P. Przewidywany wzrost poziomu morza nie zatrzyma się w 2100 r. i do 2300 r. prawdopodobny jest jego dalszy wzrost nawet o kilkanaście metrów przy scenariuszu RCP8.5, jednak przy dużej niepewności związanej z dynamiką lądolodu Antarktydy. Spodziewane tempo wzrostu poziomu morza będzie przyspieszać zależnie od scenariusza emisji. Autorzy raportu (IPCC 2019) przewidują, że zgodnie z RCP8.5 tempo średniego światowego wzrostu poziomu morza osiągnie 15 mm/rok w roku 2100, a w XXII wieku może przekroczyć kilka centymetrów rocznie.

Nowsze dane zawarte w 6 Raporcie IPCC (Chapter 9: Ocean, Cryosphere and Sea Level Change) uwzględniły postęp badań i obserwacji w odniesieniu do SROCC, co pozwoliło na ulepszenie prognozy i szacunków niepewności przyszłych zmian zachodzących w klimacie. Podnoszenie się poziomu mórz przyspiesza, stwarzając coraz większe zagrożenie dla obszarów

przybrzeżnych na całym świecie. Ze względu na zmiany klimatu średni globalny poziom mórz (GMSL) wzrósł o 15-25 cm w latach 1901-2018 i będzie wzrastał przez wieki. Średni globalny poziom mórz wzrastał średnio o 2,9 milimetra rocznie w latach 2001-2010, a w latach 2011-2020 tempo to wzrosło niemal dwukrotnie do 4,5 mm/rok.

Jest praktycznie pewne, że poziom GMSL będzie nadal rósł, co najmniej do roku 2100. Przewiduje się, że do 2050 r. poziom mórz wzrośnie o dodatkowe 10-25 cm, niezależnie od tego, czy emisje gazów cieplarnianych zostaną ograniczone. Przewiduje się, że poziom mórz wzrośnie o 30-60 cm do 2100 r., jeśli znacznie ograniczymy emisję gazów cieplarnianych, lub o 60-100 cm w przypadku scenariusza bardzo wysokich emisji (Rysunek 74). W XXI wieku w większości lokalizacji przybrzeżnych mediana przewidywanego regionalnego wzrostu poziomu morza będzie wynosić $\pm 20\%$ mediany przewidywanej zmiany GMSL (<https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/chapter/chapter-9/>).

Ryzyko związane z poziomem morza (w tym erozją, powodzią i zasoleniem) znacznie wzrośnie do końca tego stulecia wzdłuż wszystkich nisko położonych wybrzeży w przypadku braku dodatkowych wyraźnych wysiłków adaptacyjnych.

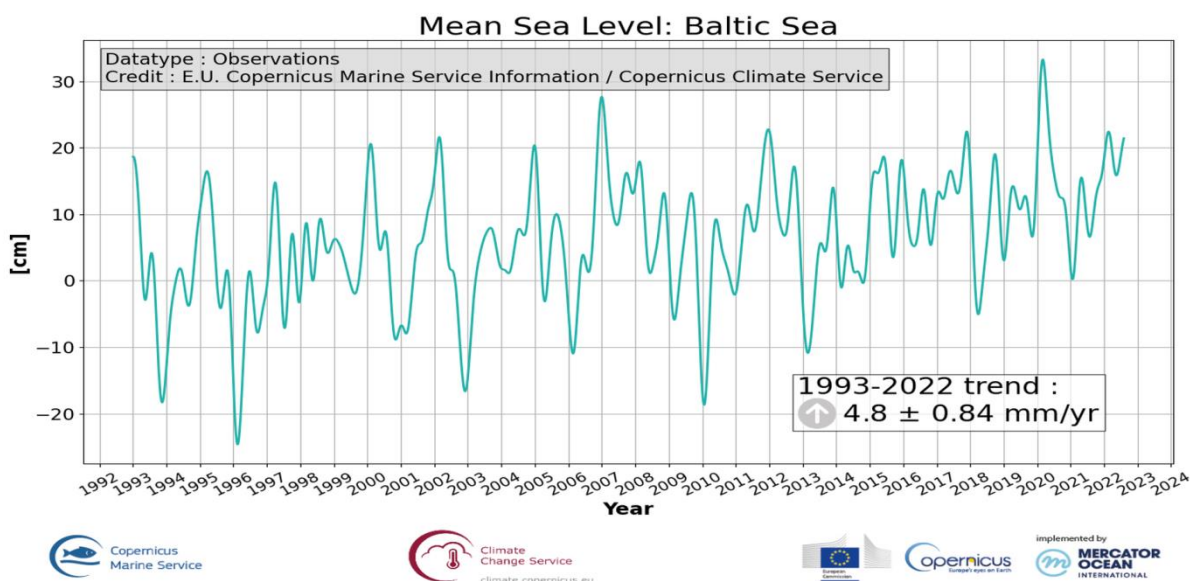


Rysunek 74. Prognozowany wzrost poziomu morza (SLR) do 2300. Wkładka pokazuje ocenę prawdopodobnego zakresu projekcji dla RCP2.6 i RCP8.5 do 2100 (średni poziom pewności). Projekcje dla dłuższych skal czasowych są wysoce niepewne

Źródło: <https://www.ipcc.ch/srocc/chapter/chapter-4-sea-level-rise-and-implications-for-low-lying-islands-coasts-and-communities/>

Projekcje wzrostu poziomu morza w Polsce

Różnorodne czynniki regionalne i przybrzeżne, takie jak pionowe ruchy skorupy ziemskiej, erozja zmiany cyrkulacji oceanicznej czy regionalny rozkład prądów, mogą powodować, że w obszarach przybrzeżnych obserwujemy mniejsze lub większe zmiany poziomu morza niż średnia globalna. Morze Bałtyckie jest regionem europejskim, w którym bezwzględny poziom morza podnosi się najszybciej, w tempie 4,8 mm rocznie w latach 1993-2022 (Rysunek 75). Wzdłuż polskiego Wybrzeża Bałtyku zmiany poziomu morza w drugiej połowie XX wieku i opublikowane w ramach Projektu KLIMAT są znaczące – średni poziom morza do końca XX wieku podniósł się w Ustce o około 10 cm, Łebie 8 cm, zaś o 14 cm w Porcie Północnym w Gdańsku. Wzrastał on w tempie około 2 cm na dekadę (Projekt Klimat 2012).



Rysunek 75. Średni poziom Morza Bałtyckiego w latach 1993-2022

Źródło: <https://marine.copernicus.eu/access-data/ocean-monitoring-indicators/baltic-sea-mean-sea-level-time-series-and-trend>

Według ekspertów Polskiej Akademii Nauk (Komunikat 02/21 PAN) długoterminowy obserwowany trend wzrostu poziomu morza dla Bałtyku jest podobny do trendu globalnego, co potwierdzają pomiary satelitarne. Również prognozy dla polskiego Wybrzeża nie odbiegają znacząco od globalnych przewidywań. Wzdłuż polskiego wybrzeża możemy spodziewać się jego wzrostu o kilkanaście do kilkudziesięciu centymetrów jeszcze w tym stuleciu (zależnie od emisji gazów cieplarnianych w kolejnych latach). Jednak w przypadku wzrostu poziomu morza względem lokalnego dna morskiego należy uwzględnić wpływ pionowych ruchów skorupy ziemskiej. Dla polskiego wybrzeża są one niedostatecznie zbadane. Wstępne wyniki wskazują na brak pionowych ruchów dna dla zachodnich krańców polskiego wybrzeża oraz jego środkowej części, a także na obniżanie się o około 1 mm/rok wybrzeża w rejonie Zatoki Gdańskiej i nawet 2 mm/rok w rejonie Żuław. To może spowodować w tych rejonach przyspieszenie wzrostu względnego średniego poziomu morza o dodatkowe 10-20 cm na stulecie. Zwiększą się zagrożenia związane ze wzrostem poziomu morza obejmujące coraz większe obszary, w tym tak ważne dla kraju miejsca, jak Gdańsk, Żuławy czy Półwysep Helski (Komunikat 02/2021).

Ekstremalne poziomy morza

Chociaż przewiduje się, że znaczenie wzrostu poziomu morza spowodowanego klimatem będzie z czasem rosło, przy prognozach i wpływie poziomu morza na strefę brzegową należy uwzględnić dodatkowy istotny czynnik, jakim są wezbrania sztormowe. Sztormy stwarzają zagrożenie zarówno dla brzegów wydmych, jak i dla struktury brzegów klifowych. Ponadto wpływają negatywnie na stan strefy rewowej i skłonu brzegowego, zmniejszając tym samym odporność przybrzeżnej strefy morza na działanie czynników hydrodynamicznych. Wpływ na wzrost ryzyka zagrożeń ze strony ekstremalnych zdarzeń ma również działalność człowieka, związana ze zmianami zagospodarowania terenu i wpływem na kształtowanie przebiegu procesów morfo- i litodynamicznych.

Wzrost poziomu morza na świecie spowoduje w większości lokalizacji wzrost częstotliwości występowania zdarzeń ekstremalnych. Przewiduje się, że ekstremalne wartości poziomu morza, które historycznie występowały raz na 100 lat, będą występować w ramach wszystkich scenariuszy RCP, co najmniej raz w roku, w większości lokalizacji, do 2100 r. Przewiduje się, że wiele nisko położonych terenów i małych wysp będzie doświadczać historycznych zdarzeń stulecia przynajmniej raz w roku, do 2050 r. Rok, w którym historyczne wydarzenie stulecia stanie się wydarzeniem rocznym, przypada najwcześniej na RCP8.5, a najpóźniej na RCP2.6. Rosnąca częstotliwość występowania wysokiego poziomu wody może mieć poważne skutki w wielu miejscach (IPCC 2019).

Oddziaływanie wiatru na powierzchnię morza i zmiany ciśnienia atmosferycznego powodują, że wzdłuż polskiego wybrzeża wahania poziomu morza sięgają kilkudziesięciu centymetrów w ciągu kilku godzin lub dni. Dochodzą do tego sejsze, mogące zmieniać poziom wody o kilkanaście centymetrów, oraz pływy, które dla większości obszarów Bałtyku nie przekraczają 2-5 cm. Pływy w Morzu Bałtyckim wykazują małą amplitudę w porównaniu z morzami szeroko otwartymi na oddziaływanie przyływów i odpływów oceanicznych. Jednak największym zagrożeniem dla strefy brzegowej są wezbrania sztormowe, podczas których względny poziom morza może przejściowo wzrosnąć o kilkadziesiąt centymetrów, w ekstremalnych przypadkach nawet do 2 m (Wiśniewski, Wolski 2009). Typowym okresem, kiedy występują sztormy i związane z nimi wysokie poziomy morza zagrażające terenom nadbrzeżnym i utrudniające żeglugę, jest jesień i zima. Sztormy letnie należą do rzadkości.

Dotychczas zaobserwowane najwyższe poziomy morza: w Świnoujściu (669 cm) w 1995 r., natomiast w Gdańsku Porcie Północnym (644 cm) w 2004 r., nie zostały przekroczone. Na obu stacjach występuje wyraźny trend rosnący, co świadczy o zwiększającym się zagrożeniu niebezpiecznymi wezbraniem sztormowymi wzdłuż wybrzeża.

Adaptacja Polski do zmian klimatu

Rekomendowane działania adaptacyjne strefy przybrzeżnej do zmian klimatu zawarte są w przyjętym w dniu 29 października 2013 r. przez Radę Ministrów „Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”, tzw. SPA2020. SPA2020 jest elementem szerszego projektu badawczego o nazwie KLIMADA, który obejmuje okres do 2070 r., w dużym stopniu bazuje na konkluzjach uzyskanych dotychczas w ramach tego projektu³⁸.

Jest to nadal aktualny dokument strategiczny, który bezpośrednio dotyczy kwestii adaptacji do zachodzących zmian klimatu. Założono, że cel główny zostanie osiągnięty poprzez realizację 6 celów szczegółowych i wskazanych w ramach tych celów kierunków działań, stanowiących zasadniczy element SPA2020. W ramach Celu 1. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska wskazano Kierunek działań 1.2 – *adaptacja strefy przybrzeżnej do zmian klimatu*. Uzasadnieniem dla powyższego doboru sektorów i obszarów wrażliwych jest ich narażenie na warunki klimatyczne oraz znaczące skutki gospodarcze i społeczne nieprzewidywalnych zmian. W niektórych przypadkach ocieplanie się klimatu może przynosić także wymierne korzyści. Zasadniczym celem działań adaptacyjnych do zmian klimatu

³⁸ <http://klimada.mos.gov.pl/adaptacja-do-zmian-klimatu/krajowa-polityka-adaptacyjna/>

w dziedzinie gospodarki wodnej i ochrony wybrzeża jest zwiększenie jej odporności. Głównymi zadaniami są:

- ochrona społeczeństwa przed konsekwencjami zjawisk ekstremalnych, to jest powodzi i suszy;
- zapewnienie pełnego zaopatrzenia w wodę ludności, przemysłu i rolnictwa;
- ochrona wybrzeża Morza Bałtyckiego;
- ochrona ekosystemów i różnorodności przyrodniczej.

Działaniem priorytetowym przewidzianym w SPA2020 jest uwzględnianie aktualnego i potencjalnego wzrostu poziomu morza i zagrożenia powodziowego w planach inwestycyjnych w strefie nadmorskiej i wodach przybrzeżnych poprzez działania stabilizacyjne linii brzegowej i zapobieganie erozji, zanikowi plaż i degradacji klifów oraz kontynuacja i rozwój stałego monitoringu stanu brzegów morskich i strefy wód przybrzeżnych.

B) Niezbędne zmiany w morskim planowaniu przestrzennym

Koncepcja Climate smart MSP (CSMSP) czyli planowania zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, tak by mogło ono elastycznie reagować na zmiany klimatu, osłabiać ich negatywny wpływ i szukać odpowiedzi na wyzwania związane z tymi zmianami, od kilku lat jest dyskutowana przez środowiska naukowe i morskich planistów przestrzennych. Istotny wkład w tę debatę oferują badania naukowe prowadzone z inicjatywy i inspiracji portugalskiej badaczki Frazão Santos (Frazão Santos i in., 2020). Według UNESCO-IOC. (2021) CSMSP „odnosi się do inicjatyw planistycznych w przestrzeni oceanicznej, które integrują się i mogą dostosowywać się do skutków zmieniającego się klimatu”. W dokumencie tym sformułowano warunki zaistnienia CSMSP, jest to:

- potrzeba poszerzania i gromadzenia informacji i wiedzy na temat mechanizmów wpływu zmian klimatu na ekosystemy morskie i użytkowanie morza przez człowieka, w odpowiednich skalach przestrzennych;
- potrzeba uwzględniania niepewności w scenariuszach planistycznych w odniesieniu do zmiany klimatu, w szczególności w odniesieniu do zdolności dostosowywania się ekosystemów morskich do zmieniających się warunków klimatycznych;
- właściwe wdrożenie działań zaplanowanych w ramach Dekady Nauki o Oceanach na rzecz Zrównoważonego Rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych (2021-2030), ponieważ jednym z jej głównych celów jest wypełnienie luk w wiedzy o morzu, w tym skutków zmiany klimatu;
- pełniejsze wykorzystanie morskich obszarów chronionych (MPA) i innych narzędzi do zarządzania przestrzenią morską do promowania procesów istotnych dla adaptacji ekosystemów morskich do zmian klimatycznych;
- wykorzystanie wiedzy na temat klimatu do budowania potencjału i ułatwiania zmiany zachowań ludzi wobec ekosystemów morskich w celu lepszego radzenia sobie z wyzwaniami związanymi z klimatem.

Dyrektywa o planowaniu morskim UE (MSPD) zawiera wezwania do rozważenia długoterminowych skutków zmiany klimatu podczas planowania (motyw 19) i wymaga od państw członkowskich UE (art. 5(2)) stosowania MSP w celu zwiększenia odporności na skutki zmiany klimatu. Zdaniem twórców MSPD niepewność dotycząca zmiany klimatu i jej długoterminowych skutków wymaga, aby MSP było zarówno ciągłe, jak i adaptacyjne w czasie.

Najnowsze, bo zakończone w 2024 r. badanie dotyczące osiągnięć MSP w 10 lat od uchwalenia MSD, zainicjowane staraniem pracowników naukowych naszego instytutu i wykorzystujące wiedzę ekspercką ze wszystkich krajów UE, wskazało na następujące istotne elementy oraz skalę postępu w osiąganiu przez MSP statusu CSMSP:

1. Większość planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w krajach UE odnosi się do zmian klimatu, choć na dość ogólnym poziomie. Podczas gdy niektóre kraje wyraźnie wiążą MSP z wdrażaniem krajowych strategii adaptacji do zmiany klimatu (np. Bułgaria, Malta, Portugalia i Hiszpania), to jednak nie wszystkie krajowe plany dotyczące klimatu i energii (NCEP) z 2021 r. zawierają wyraźne powiązanie z MSP.
2. Chociaż MSP może wspierać zarówno adaptację do zmian klimatu, jak i ich łagodzenie (mitygacja), to drugie wydaje się najczęściej wybieraną opcją. Brakuje kompleksowego podejścia do uwzględniania w MSP zmian klimatycznych.
3. Łagodzenie jest najczęściej związane z promowaniem odnawialnych źródeł energii w obszarach morskich. Zmiana klimatu i bezpieczeństwo energetyczne są głównymi argumentami usprawiedliwiającymi ekspansji morskiej energetyki wiatrowej. Pozostałe środki mitygacyjne obejmują przekształcenie transportu morskiego i składowania CO₂. CSMSP powinno jednak zwracać uwagę na rolę siedlisk morskich w pochłanianiu CO₂ – tzw. pochłaniaczy „niebieskiego węgla”, takich jak łąki trawy morskiej, ale także promować instalacji do wychwytywania i składowania dwutlenku węgla. Jednak większy nacisk CSMSP kładzie na odnawialne źródła energii na morzu, szczególnie w krajach Morza Bałtyckiego i Morza Północnego, a mniejszy na naturalne pochłaniacze i składowanie dwutlenku węgla.
4. Adaptacja nie jest możliwa bez lokalnego zrozumienia prawdopodobnego wpływu zmiany klimatu na środowisko morskie, wymaga ona informacji i wyników badań, z których część nie jest jeszcze dostępna w wystarczającej rozdzielczości lub niezawodności. Np. chociaż można przypuszczać, że ze względu na zmianę temperatury i zakwaszenia morza dojdzie do realokacji przestrzennej siedlisk i zmiany składu gatunków, to nie wiadomo, gdzie i kiedy takie zmiany będą odczuwalne, jaki będzie ich zakres przestrzenny i jak szybko będą one postępować. Będą one miały wpływ np. na dobrostan stad ryb komercyjnych czy gatunków chronionych, ale brakuje konsensusu, co CSMSP powinno uczynić, by je spowolnić czy też katalizować ich skutki. Trudno nawet modelować gdzie w przestrzeni morskiej powstaną obszary schronienia, tzw. refugia (obszary, na których ekosystem pozostaje w granicach swojego obecnego stanu). To, co dominuje w planach morskich, to adaptacja do wzrostu poziomu morza i ekstremalnych zdarzeń, takich jak sztormy przybrzeżne, a także do działań już mających miejsce na morzu, np. infrastruktura morska dostosowująca się technicznie do radzenia sobie z bardziej ekstremalnymi warunkami

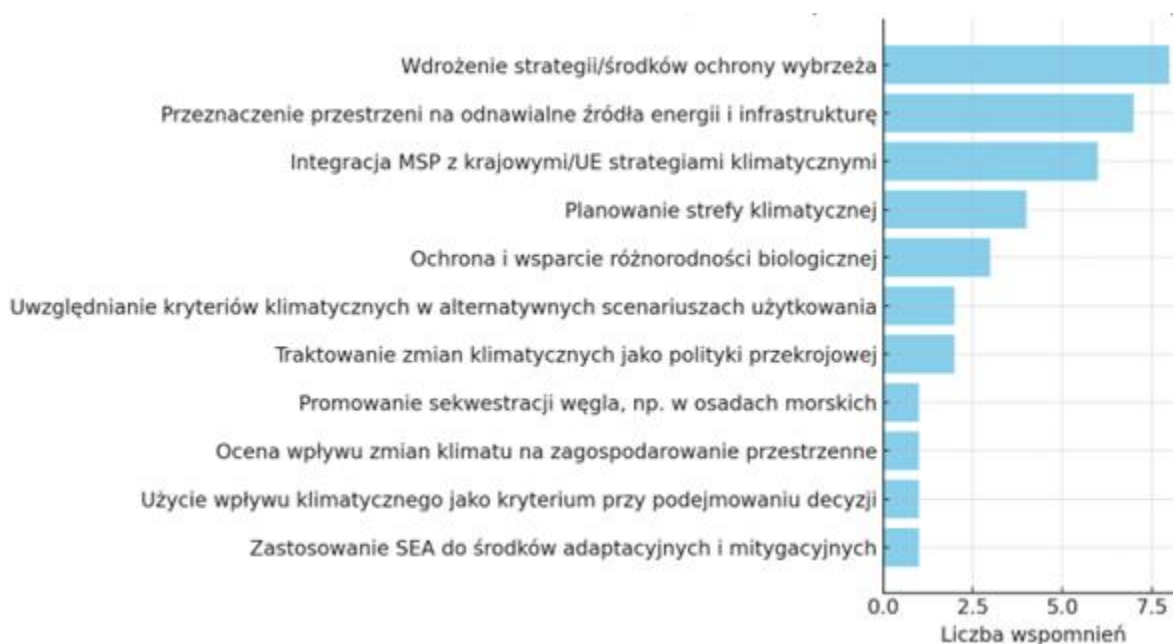
pogodowymi. Adaptacja do zmiany klimatu obecnie najczęściej przekłada się na ochronę wybrzeża i ochronę przeciwpowodziową w planach morskich. Powiązania ze wzrostem poziomu morza znajdują się w estońskich, łotewskich, francuskich, irlandzkich, polskich i niemieckich planach federalnych. Francuskie plany wskazują również na potrzebę odpowiedniego planowania urbanistycznego na terenach przybrzeżnych, nawiązując do koncepcji „jednej przestrzeni” obejmującej zarówno obszary lądowe, jak i morskie.

5. Nowsze plany, w tym plany drugiej i trzeciej generacji, przyjmują bardziej zintegrowane podejście do zmiany klimatu. Belgia kompleksowo oceniła wpływ swojego MSP na zmianę klimatu, przeprowadzając oceny zarówno na poziomie planu, jak i projektów. Kompleksowe podejście do zmiany klimatu, którego punktem wyjścia jest ochrona środowiska morskiego, oferują szwedzkie plany, które odnoszą się nie tylko do energii odnawialnej i składowania CO₂, ale także do wpływu zmiany klimatu na ekosystemy morskie w ogóle i usługi ekosystemowe, które one zapewniają. Szwedzkie plany wyznaczają również schronienia klimatyczne, tzn. refugia. Poza Szwecją żaden z krajów UE jak na razie nie wydzielił tego typu obszarów schronienia, bo trudno jest przewidzieć przyszłe zmiany siedlisk. Trwają jednak prace nad tego typu modelowaniem, np. w ramach projektu MSP4Bio³⁹.
6. W planach zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich krajów UE brakuje jednak odniesień do potrzeby wdrożenia bardziej elastycznych form planowania, aby umożliwić mobilnym i wysoce zależnym od zasobów sektorom, takim jak rybołówstwo, kompensowanie zmian w rozmieszczeniu gatunków.
7. Morscy planiści przestrzenni postrzegają niepewność dotyczącą wpływu zmian klimatu jako najpoważniejsze wyzwanie obecnego okresu planowania. Wskazują oni na zmianę klimatu jako jeden z najpilniejszych, a jednocześnie niedostatecznie zbadanych problemów, z którymi MSP musi się zmierzyć na poziomie praktycznym. Jednak uważają, że MSP ma ograniczoną możliwość rozwiązywania wyzwań w tej sferze. Np. w niektórych krajach planiści dochodzą do wniosku, że niezbędna przestrzeń po prostu nie jest dostępna, aby osiągnąć ambitne cele łagodzenia i adaptacji do zmian klimatycznych, jednocześnie uwzględniając komercyjne formy wykorzystania przestrzeni morskiej i ochronę jej walorów przyrodniczych. Wpływ na to mają niejasne lub nawet sprzeczne cele polityki, takie jak konflikty między energią odnawialną a ochroną różnorodności biologicznej. Podczas gdy farmy wiatrowe na morzu są postrzegane jako główny czynnik przyczyniający się do łagodzenia zmiany klimatu, ich szybka ekspansja wywiera dodatkową presję na siedliska i gatunki w czasie, gdy wiele z nich jest już uznawanych za zagrożone, a w związku z tym ich cele ochrony stały się również bardziej ambitne.
8. Pojawiają się innowacyjne rozwiązania ułatwiające formowanie się CSMSP. Np. Queirós i in. (2021) wskazują na triadę elementów które CSMSP powinno brać pod uwagę, ale także podpowiadają, jak te elementy w praktyce identyfikować. Rzeczona triada obejmuje:

³⁹ <https://msp4bio.eu/>

- wspominane już wcześniej obszary schronienia CC (obszary, na których ekosystem pozostaje w granicach swojego obecnego stanu);
- gorące punkty CC (gdzie klimat kieruje ekosystem w stronę nowego stanu, niezgodnego z obecnym sposobem funkcjonowania i użytkowania);
- jasne punkty (obszary, na których procesy oceanograficzne tworzą nowe szanse, które mogą wspierać zrównoważony wzrost w średnim okresie).

W badaniu zidentyfikowano też sprawdzone rozwiązania dotyczące integracji zmian klimatycznych do MSP. Zostały one przedstawione na Rysunku 76.



Rysunek 76. Sprawdzone rozwiązania włączania zmian klimatycznych do MSP

Źródło: Zaucha i in. 2024

CSMSP jest też bardzo popularnym obszarem badawczym międzynarodowych projektów planistycznych. Temat ten pojawia się m.in. w takich projektach jak:

- **eMSP:** An ecosystem-based approach delivers future-proof maritime spatial planning (Frank-Kamenetsky i in. 2023);
- **eMSP:** Report of the eMSP NSBR Monitoring and Evaluation Learning Strand (Arndt i in. 2023);
- **Pan Baltic Scope:** Climate refugia in the Baltic sea (Törnqvist i in. 2019);
- **MSP4Bio:** Guidance for including climate change scenarios in protection and prioritization strategies for Marine Protected Areas development (Cambra i in. 2024).

Z tych analiz dla CSMSP wynika, co następuje:

- Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do nich muszą być podejmowane jednocześnie i we wzajemnych powiązaniu przez CSMSP.
- CSMSP powinien zająć się adaptacją do zmian klimatycznych poprzez m.in. identyfikację schronień klimatycznych, obszarów do rekultywacji, ochrony wybrzeży

oraz łagodzenia (mitygacji) zmian klimatycznych poprzez wyznaczenie obszarów na odnawialne źródła energii i funkcje ekosystemu (*blue carbon sinks*) związane z sekwestracją CO₂, wyznaczenie obszarów badawczych w celu oceny śladu węglowego decyzji planistycznych, wprowadzanie współużytkowania (*multi-use*) w celu wsparcia łagodzenia zmian klimatycznych (np. łączenie różnych rodzajów produkcji energii odnawialnej na morzu).

- Potrzebna jest solidna baza dowodowa (wiedza, wyniki badań), a jest ona niezwykle kluczowa, gdyż przyspieszające zmiany klimatyczne wymagają inteligentnego podejścia do kwestii MSP, tak aby CSMSMP mogło reagować na szybko zmieniające się warunki otoczenia.
- CSMSMP powinno zająć się modelowaniem przyszłego rozmieszczenia ekologicznie istotnych gatunków morskich oraz tworzeniem map przyszłych ważnych miejsc ekologicznych (*hot spots*) dla bioróżnorodności i usług ekosystemowych.
- CSMSMP może przyczynić się do bardziej solidnej analizy (i alokacji) działalności człowieka na obszarach morskich, co skutecznie przywraca zdrowie morskich ekosystemów, wspierając ich odporność na skutki zmieniającego się klimatu.
- CSMSMP powinno być forum wypracowywania konkretnych działań z lokalnymi interesariuszami odnośnie do kwestii klimatycznych (MSP jako proces).
- CSMSMP powinno zapewnić wspólne ramy przestrzenne i organizacyjne skutecznych działań odnośnie do integrowania strategicznych celów klimatycznych z celami rozwoju sustensywnego i ochrony środowiska w obszarach morskich. Może to być ułatwione poprzez ustanowienie interdyscyplinarnych sieci MSP w celu opracowania klimatycznie wrażliwych, uwzględniających naturę ram dla planowania obszarów morskich.

Dla rewizji planu wnioski są następujące:

1. Plan powinien zwrócić uwagę na dotychczas pomijane zagadnienia takie jak identyfikowanie schronień klimatycznych, obszarów do rekultywacji, obszarów badawczych w celu oceny śladu węglowego decyzji planistycznych i na funkcje ekosystemu (*blue carbon sinks*).
2. Plan powinien być oparty na zweryfikowanej wiedzy dotyczącej tego:
 - jak, gdzie i jak szybko zmienia się środowisko morskie w sposób istotny przestrzennie (np. w jaki sposób zmieniają się siedliska i gatunki)?
 - o ile prawdopodobnie wzrośnie poziom morza?
 - jakie ekstremalne zdarzenia są bardziej prawdopodobne w przyszłości – czy przyspieszą / skumulują się?
3. Potrzebne jest ciągłe monitorowanie w okresie preplanistycznym planów i zachowań sektorów morskich i sposobów uwzględniania przez nich zmian klimatycznych:

- W jaki sposób sektory przewidują zmianę klimatu i jakie działania już podejmują lub wkrótce podejmą, aby złagodzić lub dostosować się, i do jakich skutków zmiany klimatu? Np.:
 - czego oczekuje sektor żeglugi w odniesieniu do przyszłych tras żeglugowych?
 - w jaki sposób sektor OWE przewiduje wzrost poziomu morza lub wzrost siły wiatru w odniesieniu do rozmieszczenia i układu farm wiatrowych, wielkości turbin i wydajności energetycznej?
 - w jaki sposób sektor rybołówstwa reaguje na zmiany klimatu i jakie strategie są opracowywane w celu dostosowania się do zmieniających się i/lub realokujących się zasobów?
 - W jaki sposób te działania wpłyną na przestrzeń morską?
 - W jaki sposób skutki ekonomiczne zmiany klimatu wpłyną na zdolność sektorów morskich do inwestowania?
 - Jakie będą potencjalne skutki społeczno gospodarcze tych zmian (np. wpływ wzrostu poziomu morza na społeczności przybrzeżne)?
4. Plan należy osadzić we właściwy sposób w ruszcie reform polityk sektorowych i dziedzinowych. MSP musi wiedzieć:
- Jakie zmiany polityki już miały miejsce lub są planowane w odniesieniu do adaptacji i łagodzenia zmiany klimatu?
 - Które sektory najprawdopodobniej będą wspierane w przyszłości, a które niekoniecznie?
5. Proces planowania powinien być tak prowadzony by ułatwiać prowadzenie dyskursu o zmianach klimatycznych wśród interesariuszy i decydentów:
- należy postrzegać zmiany klimatyczne w sektorach jako okazję do wzmocnienia transformacyjnych wymiarów MSP, w tym równości;
 - należy dołożyć starań, aby sprawnie rozwiązywać konflikty dotyczące współużytkowania przestrzeni morskiej (promować współużytkowanie) w ramach dialogu z interesariuszami.

15. Kluczowe akty prawne i dokumenty strategiczne

W trakcie przygotowania Raportu posiłkowano się szeregiem aktów prawnych oraz krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych. W stosunku do przygotowanego i przedłożonego DUM w Szczecinie, Słupsku i Gdyni dokumentu „Uwarunkowania wynikające z krajowych, regionalnych i gminnych dokumentów strategicznych”⁴⁰ (2019) zaszły istotne zmiany. Uchylona została np. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*⁴¹ (KPZK 2030) czy też „*Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*”. Nadal obowiązuje natomiast strategia średniookresowa, tj. „*Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*” – SOR. Strategia ta jest aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju, tj. Strategii Rozwoju Kraju 2020. Na podstawie zapisów nieobowiązującej już strategii średniookresowej powstało dziewięć strategii zintegrowanych. Te nieobowiązujące już strategie także omówione zostały w dokumencie „Uwarunkowania wynikające z krajowych, regionalnych i gminnych dokumentów strategicznych”. W ich miejsce pojawiły się nowe zintegrowane strategie rozwoju, uszczegóławiające SOR w priorytetowych obszarach rozwojowych. Wiele z nich ma istotne znaczenie dla planowania przestrzennego polskich obszarów morskich, np.

- *Polityka ekologiczna państwa 2030 – Strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej* (Ministerstwo Klimatu i Środowiska), przyjęta przez Radę Ministrów 16 lipca 2019 r.;
- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030* (Ministerstwo Infrastruktury), przyjęta przez Radę Ministrów 24 września 2019 r.;
- *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030* (Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi), przyjęta przez Radę Ministrów 15 października 2019 r.;
- *Polityka energetyczna Polski do 2040 r.* (Ministerstwo Klimatu i Środowiska), przyjęta przez Radę Ministrów 2 lutego 2021 r.;
- *Strategia produktywności 2030* (Ministerstwo Rozwoju i Technologii) przyjęta przez Radę Ministrów 12 lipca 2022 r.

Dodatkowo podczas przygotowania Raportu wzięto pod uwagę wiele innych dokumentów i aktów prawnych, które nie ulegały zmianom lub zmiany w nich były nieistotne z punktu widzenia planowania przestrzennego obszarów morskich (np. Konwencja ONZ *Prawo Morza* czy Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. *ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich*). Te dokumenty z kolei zostały przedstawione i przeanalizowane w wydanym w 2016 r. „*Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich*”. Wiele z nich omówiono także w dokumencie obecnym w obrocie prawnym sporządzonym w trakcie prac nad PZPPOM, tj. w „Uzasadnieniu do projektu rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Inwestycji i Rozwoju w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania

⁴⁰ Część Analizy Uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego POM, przygotowanej dla PZPPOM

⁴¹ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. W sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M.P. 2012 poz. 252)

przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000”. Aby więc nie dublować informacji, w Tabeli 33 przedstawiono główne dokumenty strategiczne i akty prawne ważne z punktu widzenia celów niniejszego Raportu (które stanowią podstawę do wnioskowania o aktualności PZPPOM) i wskazano, czy zostały one przeanalizowane w obecnym raporcie czy też we wcześniej wymienionych dokumentach studialnych. W tym ostatnim przypadku, jeśli informacje tam zawarte są nadal aktualne, uznano, że nie ma potrzeby ich powielania w tym raporcie.

Tabela 33. Główne dokumenty strategiczne i akty prawne wzięte pod uwagę przy rekomendowaniu ewentualnych zmian PZPPOM

Polityka	Dokument strategiczny/akty prawne	W jakim dokumencie został omówiony
Morskie Planowanie przestrzenne	United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne
	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich	Akt prawny omówiony w Studium, wspomniany w Uzasadnieniu, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne
	Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. <i>o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej</i>	Akt prawny omówiony w Uzasadnieniu i w Uwarunkowaniach, nadal obowiązuje, zapisy w Uwarunkowaniach są aktualne
	Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. <i>w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej</i>	Akt prawny wspomniany w Uzasadnieniu, ale omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. <i>o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych</i>	Akt prawny wspomniany w Studium, ale krótko przywołany w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2022 r. <i>w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu granicznej linii ochrony brzegu morskiego</i>	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o ochronie brzegów
	Projekt uchwały Rady Ministrów <i>w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program ochrony brzegów morskich”</i> - nr projektu ID59	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o ochronie brzegów
	Projekt rozporządzenia Rady Ministrów <i>zmieniającego rozporządzenie w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000</i>	Akt prawny omówiony w tym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – <i>Prawo wodne</i>	Akt prawny omówiony w Studium, wspomniany w Uzasadnieniu, ale krótko przywołany w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach

Polityka	Dokument strategiczny/akty prawne	W jakim dokumencie został omówiony
		prawnych i dokumentach strategicznych oraz omówiony w rozdziale o ochronie brzegu
	Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. <i>o zasadach prowadzenia polityki rozwoju</i>	Akt prawny wspomniany w Studium, ale omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych ze względu na zmiany w nim zachodzące
	Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. <i>o bezpieczeństwie morskim</i>	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2017 r. <i>w sprawie szczegółowego przebiegu linii podstawowej, zewnętrznej granicy morza terytorialnego oraz zewnętrznej granicy strefy przyległej Rzeczypospolitej Polskiej</i>	Akt prawny wspomniany w Uzasadnieniu, ale omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych ze względu na nowe konsekwencje prawne
	Uchwała Rady Ministrów <i>w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</i> z dnia 17 czerwca 2015 r	Dokument omówiony w Uwarunkowaniach, nadal obowiązuje, zapisy w Uwarunkowaniach są aktualne
Polityka społeczno-gospodarcza	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)	Dokument omówiony w poszczególnych rozdziałach niniejszego Raportu np. w rozdziale o pozyskiwaniu energii odnawialnej, czy w rozdziale o portach
	Zielony Ład UE	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie zarówno w rozdziale o energii odnawialnej jak i w części dotyczącej dokumentów strategicznych
	Rozporządzenie Rady (UE) 2022/2577 z dnia 22 grudnia 2022 r. ustanawiające ramy przyspieszające rozwój odnawialnych źródeł energii	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Strategia produktywności 2030	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Strategiczny Plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030);	Akt prawny przywołany w niniejszym Raporcie w rozdziale o ochronie brzegów
	Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030 (SZRWIR 2030)	Dokument krótko omówiony w tym Raporcie w rozdziale o rybołówstwie
Ochrona środowiska i przyrody	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – <i>Prawo ochrony środowiska</i>	Akt prawny wzięty pod uwagę przy tworzeniu planu, przywołany w Uzasadnieniu, a wspomniany w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. <i>o ochronie przyrody</i>	Akt prawny wzięty pod uwagę przy tworzeniu planu, przywołany w Uzasadnieniu, a wspomniany także w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych

Polityka	Dokument strategiczny/akty prawne	W jakim dokumencie został omówiony
	Konwencja EKG ONZ o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, podpisana w 1991 r. w Espoo i ratyfikowana przez Polskę w 1997 r., oraz Protokół Strategiczny do Konwencji z Espoo (Dz.U. z 1999 r. Nr 96 poz. 1110)	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne
	Konwencja EKG ONZ o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, podpisana w Aarhus w 1998 r. i ratyfikowana przez Polskę w 2001 r. (Dz.U. z 2003 r. Nr78 poz.706)	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne
	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. zmieniająca Dyrektywę 2011/92/EU z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko.	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne, przywołany także w rozdziale o ochronie brzegów
	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne
	Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne
	Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne
	Unijna Strategia na rzecz Bioróżnorodności 2030	Dokument nowy omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale dot. ochrony przyrody
	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 2024/1991 w sprawie odbudowy zasobów przyrodniczych	Dokument nowy omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale dot. ochrony przyrody
	Polityka ekologiczna Państwa 2030	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych
	Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej	Akt prawny wzięty pod uwagę przy tworzeniu planu a przywołany w niniejszym Raporcie w rozdziale o stanie środowiska morskiego
	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej)	Akt prawny wzięty pod uwagę przy tworzeniu planu a przywołany w niniejszym Raporcie w rozdziale o stanie środowiska morskiego
Ochrona dziedzic	Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami	Akt prawny przywołany w Uzasadnieniu, omówiony w Studium oraz przywołany w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach

Polityka	Dokument strategiczny/akty prawne	W jakim dokumencie został omówiony
		prawnych i dokumentach strategicznych, a także w rozdziale o dziedzictwie kulturowym
	Konwencja UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, przyjęta w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r. (<i>La Convention sur le patrimoine culturel subaquatique</i>)	Akt prawny omówiony w Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Studium są aktualne, omówiony także w niniejszym Raporcie w rozdziale o dziedzictwie kulturowym
	Ustawa z dnia 27 października 2020 r. <i>o ratyfikacji przez Polskę Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego</i>	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o dziedzictwie kulturowym
	Uchwała Nr 242 Rady Ministrów z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie „Krajowego programu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami na lata 2023–2026”	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o dziedzictwie kulturowym
Transport porty	Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o portach
	Ustawa z dnia 9 sierpnia 2019 r. <i>o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych</i> .	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o portach
	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o transporcie
Polityka energetyczna	Program polskiej energetyki jądrowej	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach strategicznych oraz wspomniany w rozdziale o infrastrukturze technicznej
	Polityka energetyczna Polski do 2040	Dokument wspomniany w niniejszym Raporcie w rozdziale o pozyskiwaniu energii odnawialnej
	Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030	Dokument wspomniany w niniejszym Raporcie w rozdziale o pozyskiwaniu energii odnawialnej
	Ustawa <i>o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych</i>	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o pozyskiwaniu energii odnawialnej
	Projekt aKPEiK (Aktualizacja Krajowego Planu w dziedzinie Energi i Klimatu)	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o pozyskiwaniu energii odnawialnej
	Krajowy Program Rozwoju Gospodarki Wodorowej	Dokument wspomniany w niniejszym Raporcie w rozdziale o pozyskiwaniu energii odnawialnej
	Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2025-2034	Projekt omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o infrastrukturze liniowej
	Krajowy Dziesięcioletni Plan Rozwoju Systemu Przesyłowego	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o infrastrukturze liniowej
Polityka bezpieczeństwa	Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. <i>o obronie Ojczyzny</i>	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale dot. obronności i bezpieczeństwa
	Ustawa z dnia 25 września 2015 r. <i>o ratyfikacji Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów</i>	Akt prawny, omówiony w Uwarunkowaniach, nadal obowiązuje, zapisy w Uwarunkowaniach są aktualne

Polityka	Dokument strategiczny/akty prawne	W jakim dokumencie został omówiony
	<i>oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi</i> , podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r.	
	Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP	Dokument omówiony w Uwarunkowaniach, nadal obowiązuje, zapisy w Uwarunkowaniach są aktualne
	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/60/WE z dnia 23 października 2007 r. <i>w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim</i> (Dyrektywa powodziowa) r.	Akt prawny przywołany w rozdziale o ochronie brzegów
Polityka rybacka	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030 (Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi), przyjęta przez Radę Ministrów 15 października 2019 r.;	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o rybołówstwie
	Wspólna Polityka Rybołówstwa	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o rybołówstwie
	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady Wspólna polityka rybołówstwa dziś i jutro: pakt na rzecz rybołówstwa i oceanów (COM(2023)103 final)	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o rybołówstwie
	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Plan działania UE: ochrona i odbudowa ekosystemów morskich w celu zapewnienia zrównoważonego i odpornego rybołówstwa (COM(2023) 102 final)	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o rybołówstwie
	Ustawa z dnia 19 grudnia 2014 r. <i>o rybołówstwie morskim</i>	Akt prawny omówiony w Uwarunkowaniach, przywołany w Uzasadnieniu i Studium, nadal obowiązuje, zapisy w Uwarunkowaniach są aktualne
	Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. <i>w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego</i>	Akt prawny omówiony w Uwarunkowaniach, nadal obowiązuje, zapisy w Uwarunkowaniach są aktualne
	Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1241 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie zachowania zasobów rybnych i ochrony ekosystemów morskich za pomocą środków technicznych, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 2019/2006, (...)	Akt prawny omówiony w Uwarunkowaniach, nadal obowiązuje, zapisy w Uwarunkowaniach są aktualne, wprowadzone zmiany – omówione w Raporcie
Turystyka	Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB)	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o turystyce
Polityka surowcowa	Polityka Surowcowa Państwa	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o aktach prawnych i dokumentach

Polityka	Dokument strategiczny/akty prawne	W jakim dokumencie został omówiony
		strategicznym raz w rozdziale o poszukiwaniu i rozpoznawaniu złóż kopalin i wydobywaniu kopalin ze złóż
	Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o poszukiwaniu i rozpoznawaniu złóż kopalin i wydobywaniu kopalin ze złóż i w rozdziale o pozyskiwaniu energii odnawialnej
	Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. – <i>Prawo geologiczne i górnicze</i>	Akt prawny wspomniany w Studium i Uzasadnieniu, omówiony w Uwarunkowaniach, ale omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o poszukiwaniu i rozpoznawaniu złóż kopalin i wydobywaniu kopalin ze złóż
	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych (tzw. rozporządzenie UE dot. surowców krytycznych – Critical Raw Material Act) (PE-CONS 78/1/23 REV 1).	Akt prawny omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o poszukiwaniu i rozpoznawaniu złóż kopalin i wydobywaniu kopalin ze złóż
Województwo zachodniopomorskie	Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Polityka transportowa województwa zachodniopomorskiego do roku 2030	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Polityka turystyczna Pomorza Zachodniego	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Polityka gospodarcza województwa zachodniopomorskiego	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Zmiana Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Program ochrony środowiska województwa zachodniopomorskiego 2030	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Zmiany Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Zachodniopomorskiego	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej
	Polityka ekologiczna województwa zachodniopomorskiego	Dokument omówiony w niniejszym Raporcie w rozdziale o strefie przybrzeżnej

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG

Kluczowe akty prawne

Najważniejszym krajowym aktem prawnym z punktu widzenia sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej jest ustawa z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich*. Przepisy rozdziału 9 tej ustawy wprowadzają odrębną regulację sporządzania i wydawania planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich. Na podstawie delegacji zawartej w tej ustawie wydano rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi

Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w *sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej*. W szczególności rozporządzenie definiuje kluczowe terminy i pojęcia planistyczne takie jak np. dane przestrzenne, akwen, przeznaczenie akwenu, infrastruktura techniczna, wskazuje zawartość pojęciową kategorii materiałów planistycznych, określa części składowe planu i standardy jego sporządzania, a także precyzuje zawartość treściową poszczególnych elementów planu (w tym kształt i zawartość merytoryczną kart akwenów). Ponadto rozporządzenie wskazuje, w jaki sposób należy dokumentować przebieg prac planistycznych. Załącznikami do rozporządzenia jest wzór karty akwenu, podstawowe oznaczenia graficzne i literowe określające funkcje akwenów, stosowane na rysunku planu, a także typy i atrybuty obiektów przestrzennych. Istotna zmiana w stosunku do poprzedniego rozporządzenia (Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 5 sierpnia 2013 r. w *sprawie planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich*) polega na zniesieniu wymogu uwzględniania w planie celów i kierunków określonych w strategiach rozwoju i programach, o których mowa w art. 9 i art. 15 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*. W nowym rozporządzeniu część z tych dokumentów otrzymuje rangę materiałów planistycznych, które wymagają jedynie analizy i rozeznania.

Ważnym dla sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej aktem prawnym jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2017 r. w *sprawie szczegółowego przebiegu linii podstawowej, zewnętrznej granicy morza terytorialnego oraz zewnętrznej granicy strefy przyległej Rzeczypospolitej Polskiej*. Wydzielenie tej linii pozwala na precyzyjne określenie zakresu przestrzennego polskich wód wewnętrznych oraz wyznaczenie morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. W jego efekcie gminy nadmorskie zwiększyły swoją powierzchnię o wody wewnętrzne. Szczególnie duże przyrosty odnotowały gminy położone nad Zatoką Gdańską. Proces poszerzenia zaczął się w 2018 r. od zawarcia porozumienia pomiędzy powiatami puckim i nowodworskim oraz gminami Miasta Gdyni, Gdańska i Sopotu, mającego na celu dokonanie podziału geodezyjnego tych wód i przypisanie poszczególnych ich części nadmorskim miastom i gminom. Po przeprowadzeniu konsultacji społecznych poszczególne gminy podejmowały stosowne uchwały. Kolejnym krokiem było złożenie wspólnego wniosku gmin i powiatów, których dotyczą zmiany granic administracyjnych, do ministra spraw wewnętrznych i administracji.

Nie ukazało się, ale jest już dostępne w formie projektu rozporządzenie Rady Ministrów *zmieniającego rozporządzenie w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000*. Jego efektem będzie wyłączenie z PZPPOM szeregu akwenów, które zostaną objęte planami szczegółowymi, co zaburzy ich dotychczasową numerację w PZPPOM i stworzy potrzebę ściślejszej koordynacji nowych planów o szczegółowym charakterze (pokrywających wyłączone akweny) z planem już istniejącym.

Istotna przy opracowaniu planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich jest także ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*, która stanowi, że

cele ochrony przyrody są realizowane m.in. przez uwzględnianie wymagań ochrony przyrody w planach zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Projekty planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, w części dotyczącej rezerwatu przyrody i jego otuliny, parku krajobrazowego i jego otuliny oraz obszaru chronionego krajobrazu, wymagają uzgodnienia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska w zakresie ustaleń planów mogących mieć negatywny wpływ na chroniony obszar.

Analiza szeregu innych ustaw wskazuje na potrzebę zawarcia konkretnych rozstrzygnięć w planach przestrzennego zagospodarowania polskich obszarów morskich, m.in. zgodnie:

- z ustawą z dnia 28 lipca 2005 r. *o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych*, która stanowi, że do zadań ministra właściwego do spraw zdrowia należy uzgadnianie planów zagospodarowania przestrzennego dla stref ochronnych na obszarze uzdrowiska lub obszarze ochrony uzdrowiskowej;
- z ustawą z dnia 9 czerwca 2011 r. – *Prawo geologiczne i górnicze*, w planie zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich lub ich części uwzględnia się koncesje dotyczące obszaru morskiego objętego planem, a dotyczące: 1) poszukiwania lub rozpoznawania złóż, węgla kamiennego, metanu występującego jako kopalina towarzysząca, węgla brunatnego, rud metali z wyjątkiem darniowych rud żelaza, metali w stanie rodzimym, rud pierwiastków promieniotwórczych, siarki rodzimej, soli kamiennej, soli potasowej, soli potasowo-magnezowej, gipsu i anhydrytu, kamieni szlachetnych (bez względu na miejsce ich występowania, są objęte własnością górniczą); 2) poszukiwania i rozpoznawania złóż węglowodorów oraz wydobywania węglowodorów ze złóż; 3) poszukiwania lub rozpoznawania kompleksu podziemnego składowania dwutlenku węgla; 4) wydobywania kopalin ze złóż; 5) podziemnego bezzbiornikowego magazynowania substancji; 6) podziemnego składowania odpadów; 7) podziemnego składowania dwutlenku węgla, a ponadto część tekstowa planu powinna zawierać rozmieszczenie obszarów występowania złóż kopalin udokumentowanych lub potwierdzonych wstępnymi badaniami i informacjami zamieszczonymi na mapach geologicznych oraz rozmieszczenie obszarów górniczych objętych wskazanymi wyżej koncesjami;
- z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska*, w planie zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich należy uwzględniać zasady ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju. z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. – *Prawo wodne*, granice i oznaczenia obiektów i stref chronionych na podstawie przepisów ustawy powinny zostać uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich lub ich części;
- z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. *o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, która wymaga, by ochronę zabytków i opiekę nad zabytkami uwzględniać przy określaniu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej;

- z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* poprzez wskazanie głównych dokumentów strategicznych na poziomie kraju, które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w *sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej* powinny stanowić materiał planistyczny;
- z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie morskim* r. plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich powinny określać przeznaczenie poszczególnych akwenów wraz z ich oznaczeniami, w szczególności na potrzeby zapewnienia m.in. bezpieczeństwa morskiego;
- z ustawą z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*.

Ta ostatnia ustawa wdraża do polskiego porządku prawnego obowiązki określone m.in. w trzech wymienionych wcześniej dyrektywach UE. Nowelizacja tej ustawy wprowadziła pojęcie *inwestycji strategicznych*, które są w ustawie enumeratywnie wymienione, np. porty, terminale LNG, budowle przeciwpowodziowe, elektrownie jądrowe, sieci przesyłowe, Przekop Mierzei Wiślanej, porty zewnętrzne i infrastruktura przesyłowa oraz porty serwisowe MFW. Inwestycje te cieszą się wieloma przywilejami, a w pewnych sytuacjach nie jest wymagana nawet ocena ich oddziaływania na środowisko czy zgodność z PPZPOM. Pozostałe ustawy i akty prawne zostały omówione w rozdziałach dotyczących sposobów użytkowania POM.

Inne kluczowe dokumenty strategiczne

ZIELONY ŁĄD

Europejski Zielony Ład (ang. *European Green Deal* – EGD) to strategia Unii Europejskiej, której celem jest przekształcenie gospodarki UE w bardziej sustensywną, z naciskiem na mitygację negatywnych zmian klimatycznych i zapobieganie degradacji środowiska przyrodniczego. Został zaprezentowany w grudniu 2019 r. przez Komisję Europejską, a jego głównym celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej Europy do 2050 r. Oznacza to, że emisje gazów cieplarnianych mają być zredukowane do poziomu, na którym będzie możliwa ich absorpcja przez ekosystemy lub wychwytywanie i składowanie.

Główne cele Europejskiego Zielonego Ładu to:

- neutralność klimatyczna do 2050 r. – Europa ma stać się pierwszym kontynentem neutralnym pod względem emisji dwutlenku węgla;
- redukcja emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% do 2030 r. (w porównaniu z poziomami z 1990 r);
- ochrona środowiska i różnorodności biologicznej – ograniczenie degradacji środowiska, zanieczyszczeń powietrza, wody i gleby oraz promowanie ochrony ekosystemów i bioróżnorodności;

- zrównoważone rolnictwo i żywność – poprawa sustensywności rolnictwa i wprowadzanie bardziej ekologicznych metod produkcji żywności;
- przekształcenie przemysłu – wspieranie cyrkularnej gospodarki, czyli ograniczanie odpadów i ponowne wykorzystywanie materiałów, zamiast gospodarki opartej na modelu „weź, zużyj, wyrzuć”;
- czysta energia – dostarczanie czystej, przystępnej cenowo i bezpiecznej energii poprzez rozwój odnawialnych źródeł energii (OZE), takich jak energia wiatrowa, słoneczna i wodna;
- zrównoważony transport – promowanie ekologicznego transportu, w tym elektrycznych samochodów i rozwoju bardziej zrównoważonych rodzajów mobilności;
- efektywność energetyczna budynków – wspieranie renowacji i budowy bardziej energooszczędnych budynków mieszkalnych i przemysłowych.

Europejski Zielony Ład został wprowadzony przez zestaw dokumentów, które obejmują zarówno deklaracje strategiczne, jak i konkretne akty prawne, a także mechanizmy finansowania i strategie sektorowe. Kluczowe z nich to **Komunikat o Europejskim Zielonym Ładzie** *Transformacja unijnej gospodarki morskiej na rzecz zrównoważonej przyszłości*, **Europejskie prawo o klimacie** oraz **pakiet „Fit for 55”**.

Europejski Zielony Ład (EGD) to szeroki zestaw głównie wcześniej istniejących polityk. Jego kluczowe elementy dla Morskiego Planowania Przestrzennego (MSP) dotyczą zagadnień odnoszących się do produkcji i oszczędzania energii, ochrony środowiska morskiego oraz produkcji żywności w obszarach morskich. Komunikat Komisji zawiera ogólne ramy EGD, ale najważniejsze przesądzenia znajdują się w omówionych poniżej dokumentach szczegółowych.

W zakresie produkcji i wykorzystania energii dokumentami, które wskazują na zmiany, jakie powinny nastąpić w przestrzeni morskiej w wyniku wdrożenia Zielonego Ładu, są:

1) Dokument: REPowerEU z 2022 r. *Wspólne działanie Europy na rzecz tańszej, bezpieczniejszej i bardziej suspensywnej produkcji energii*. W jego ramach przewiduje się:

- zwiększenie w Dyrektywie o odnawialnych źródłach energii udziału OZE w miksie energetycznym do 45% do 2030 r. (wcześniej 40%);
- promowanie rozwoju energii wiatrowej poprzez wzmocnienie łańcuchów dostaw i przyspieszenie wydawania pozwoleń: uznanie odnawialnych źródeł energii za nadrzędny interes publiczny i wyznaczenie obszarów priorytetowych dla nich;
- ustanowienie trzech głównych korytarzy importu wodoru przez region Morza Śródziemnego, Morza Północnego i z Ukrainą;
- zbudowanie ponad 320 GW nowych instalacji fotowoltaicznych do 2025 r. → Strategia energii słonecznej UE z 2022 r. (ich część będzie montowana na morzu).

2) Rozporządzenie Rady (UE) 2022/2577 z dnia 22 grudnia 2022 r. ustanawiające ramy przyspieszające rozwój odnawialnych źródeł energii. Dokument ten zawiera tymczasowe

przepisy o charakterze nadzwyczajnym, których celem jest przyspieszenie procesu udzielania pozwoleń na produkcję energii z OZE.

3) Dokument: *Strategia dotycząca energii odnawialnej na morzu z roku 2020*. Z tego dokumentu wynika, że:

- cel klimatyczny na 2030 r. („Fit for 55”) wymaga wykorzystania mniej niż 3% europejskiej przestrzeni morskiej na rzecz MFW;
- przewiduje się wzrost mocy zainstalowanej MFW z 12 GW w 2020 r. do 60 GW w 2030 r. i 300 GW w 2050 r.;
- istnieje potrzeba identyfikacji i wykorzystania większej liczby akwenów do produkcji energii odnawialnej na morzu oraz połączenia ich z siecią przesyłową (ocena ich suspensywności od strony środowiskowej, społecznej i ekonomicznej);
- istnieje potrzeba promowania współistnienia różnych sposobów zagospodarowania przestrzeni morskiej (*multi-use*) w tym tych angażujących MFW oraz promowanie idei wysp energetycznych;
- ułatwione zostanie tworzenie zintegrowanej sieci przesyłowej, w tym promowanie, transgranicznych „projektów hybrydowych” dla energii wiatrowej na morzu;
- rozpocznie się produkcja wodoru w obszarach morskich.

W zakresie ochrony przestrzeni morskiej i środowiska morskiego, dokumentami, które wskazują na zmiany, jakie powinny nastąpić w wyniku wdrożenia Zielonego Ładu, są:

1) Unijne prawo dotyczące odnowy ekosystemów (Nature Restoration Law) z roku 2024.

Nadrzędnym celem ww. rozporządzenia jest ciągła, długoterminowa i trwała odbudowa różnorodnej biologicznie i odpornej przyrody na obszarach lądowych i morskich UE. Państwa członkowskie zobowiązane będą do opracowania i przedłożenia KE w terminie 24 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia Krajowego Planu Odbudowy Zasobów Przyrodniczych.

2) Strategia UE na rzecz różnorodności biologicznej do 2030 r. (przyjęta w roku 2020) wskazuje na potrzebę ochrony środowiska morskiego i odbudowy zdegradowanych siedlisk.

- Cele dokumentu to:
 - ✓ utworzenie spójnej sieci obszarów chronionych: prawna ochrona co najmniej 30% powierzchni lądowej UE i co najmniej 30% obszaru morskiego UE oraz integracja korytarzy ekologicznych w ramach prawdziwej transeuropejskiej sieci przyrodniczej – tzw. cel 30% obszarów chronionych;
 - ✓ objęcie ochroną ścisłą co najmniej jednej trzeciej obszarów chronionych UE (tj. co najmniej 10% obszaru lądowego i 10% obszaru morskiego), w tym wszystkich pozostałych lasów pierwotnych i starych lasów UE – tzw. cel 10% ochrony ścisłej;
 - ✓ efektywnie zarządzanie wszystkimi obszarami chronionymi, w tym wyznaczenie jasnych celów i środków ochrony oraz prowadzenie odpowiedniego monitoringu;

- ✓ odtworzenie zdegradowanych ekosystemów, w tym ekosystemów gromadzących węgiel. Stan ochrony siedlisk przyrodniczych i gatunków o znaczeniu europejskim nie może się pogarszać. Co najmniej 30% wspomnianych siedlisk i gatunków ma osiągnąć właściwy stan ochrony lub przynajmniej wykazywać trend pozytywny.
- ✓ Zrównoważone pozyskiwanie zasobów: pełne wdrożenie Wspólnej Polityki Rybołówstwa (CFP), Ramowej Dyrektywy Morskiej (MSFD) i Dyrektywy Siedliskowej (BHD).

W zakresie produkcji żywności w przestrzeni morskiej i środowiska morskiego dokumentami, które wskazują na zmiany, jakie powinny nastąpić w wyniku wdrożenia Europejskiego Zielonego Ładu, są:

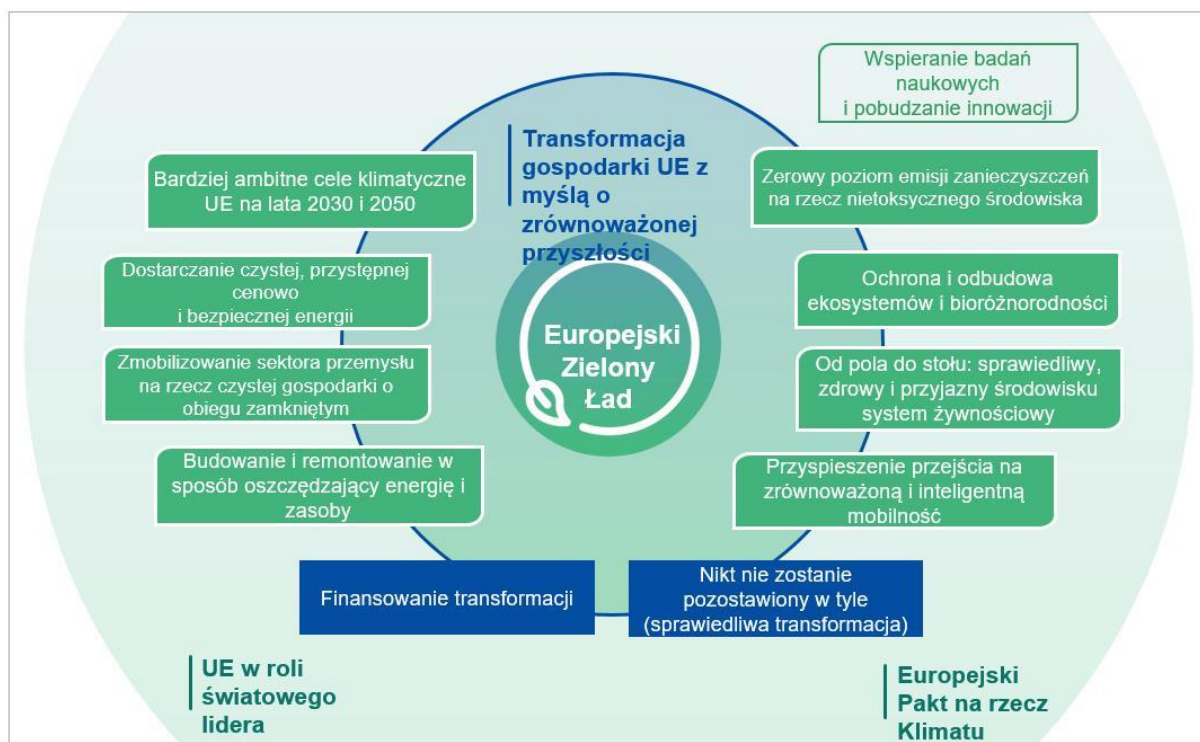
1) Wytyczne dotyczące akwakultury z roku 2021. Wytyczne te wskazują, że:

- morskie planowanie przestrzenne powinno zapewnić miejsca dla zrównoważonej akwakultury, z uwzględnieniem:
 - ✓ rozwoju akwakultury o mniejszym wpływie na środowisko (łączenie różnych typów hodowli w celu zmniejszenia emisji składników odżywczych i materii organicznej);
 - ✓ integracji odpowiednich działań związanych z akwakulturą (w szczególności tych, które oferują usługi ekosystemowe) na obszarach chronionych;
 - ✓ udostępnienia specjalnych obszarów dla akwakultury ekologicznej i produkcji mięczaków;
 - ✓ uwzględnienia adaptacji akwakultury do zmian klimatycznych oraz potencjału niektórych typów akwakultury do łagodzenia skutków zmian klimatu.
- potrzebne jest wyznaczanie nowych obszarów odpowiednich dla akwakultury, co ma również obejmować usprawnienie procedur licencyjnych.

2) *Strategia „Od pola do stołu”* (z roku 2020) na rzecz sprawiedliwego, zdrowego i przyjaznego dla środowiska systemu żywnościowego. Przewiduje ona:

- zapewnienie, że łańcuch żywnościowy będzie miał neutralny lub pozytywny wpływ na środowisko;
- pomoc w łagodzeniu zmian klimatu i dostosowywaniu się do ich skutków;
- odwrócenie procesów prowadzących do utraty różnorodności biologicznej;
- zmniejszenie zależności od kluczowych materiałów paszowych poprzez wspieranie upraw roślin białkowych w UE oraz alternatywnych materiałów paszowych, w tym zwrócenie uwagi na morskie źródła pasz (np. algi);
- opracowanie wytycznych UE dla państw członkowskich dotyczących zrównoważonego rozwoju akwakultury (patrz wyżej).

Rysunek 77 prezentuje główne elementy składowe Europejskiego Zielonego Ładu.



Rysunek 77. Europejski Zielony Ład

Źródło: Komisja Europejska, strona internetowa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640> stan na 31.10.2024

Warto zwrócić uwagę na kluczowy element EGD o charakterze horyzontalnym, jakim jest sprawiedliwość społeczna, czyli wskazanie grup społecznych, które odnoszą korzyści, i tych, które ponoszą koszty transformacji.

PROGRAM POLSKIEJ ENERGETYKI JĄDROWEJ

Jest to strategiczny dokument rządowy z 2 października 2020 r., stanowiący „mapę drogową” do budowy pierwszej polskiej elektrowni jądrowej (o mocy od 6 do 9 GW). Program kontynuuje politykę wdrożenia energetyki jądrowej zapoczątkowaną w 2014 r. i opiera się na trzech filarach: bezpieczeństwo energetyczne, klimat i środowisko, ekonomia. Zakłada się, że wdrożenie Programu energetyki jądrowej w Polsce przyczyni się do znaczącego podniesienia bezpieczeństwa energetycznego państwa.

W Programie utrzymane zostały lokalizacje nadmorskie oraz centralne, wskazane w dokumentach z 2014 r. Wynika to ze znacznego zapotrzebowania na energię elektryczną przy braku dużych źródeł wytwarzania energii w regionie, dostępu do wody chłodzącej oraz możliwości transportu ładunków wielogabarytowych drogą morską.

Elektrownia w lokalizacji nadmorskiej wymaga budowy nowych elementów KSP – krajowej sieci przesyłowej – obejmujących linie i stacje o napięciu 400 i 220 kV. Wyprowadzenie mocy z elektrowni jądrowej zlokalizowanej w lokalizacji nadmorskiej jest zgodne z kierunkami rozwoju określonymi w uzgodnionym z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki w dniu 28 maja 2020 r. *Planie Rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną (PRSP) na lata 2021-2030.*

Pod względem infrastruktury logistycznej wskazuje się konieczność dostawy drogą morską materiałów wielogabarytowych i wysokotonażowych. Stąd niezbędna będzie budowa nowej konstrukcji morskiej do rozładunku wraz z drogą techniczną służącą jako połączenie z EJ. Transport morski na potrzeby budowy i eksploatacji EJ będzie odbywać się z wykorzystaniem portów Gdańsk i Gdynia, jako portów pośrednich. W nich materiały i wyposażenie będą przeładowywane na jednostki transportujące, a następnie dostarczane do nowo wybudowanej konstrukcji morskiej służącej EJ.

Od 2021 r. jest gotowe studium OFREJ – *Obszaru Funkcjonalnego Rozwoju Energetyki Jądrowej*, który uszczegółowi Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

STRATEGIA PRODUKTYWNOŚCI 2030

Strategia jest zgodna ze średniookresową strategią kraju oraz jest aktualizacją, uzupełnieniem i rozwinięciem starej, nieobowiązującej od 2020 r. *Strategii Innowacyjności i Efektywności Gospodarki „Polska 2020” (SIEG)*. Dokument kładzie nacisk na nowoczesną gospodarkę opartą na wiedzy i innowacyjnych technologiach cyfrowych oraz wykorzystaniu przewag wynikających z naturalnych uwarunkowań kraju.

Cele szczegółowe Strategii produktywności odnoszą się do takich kwestii jak:

- zasoby naturalne (wzrost wydajności surowcowej gospodarki, wzrost wykorzystania surowców odnawialnych i biomasy w gospodarce);
- praca i kapitał ludzki (rozwój nowoczesnego uczenia się przez całe życie, przygotowanie kompetentnych kadr na potrzeby scyfryzowanej gospodarki);
- inwestycje (trwałe zwiększenie stopy inwestycji prywatnych, automatyzacja robotyzacja i cyfryzacja przedsiębiorstw);
- organizacja i instytucje (podniesienie jakości zarządzania w przedsiębiorstwach i instytucjach publicznych (zwłaszcza w administracji publicznej), stymulowanie mechanizmów współpracy pomiędzy podmiotami gospodarczymi);
- wiedza (wzrost intensywności wykorzystania wiedzy i technologii w gospodarce);
- dane (rozwój algorytmicznej gospodarki opartej na danych);
- umiędzynarodowienie (zwiększenie liczby eksporterów oraz wartości eksportu, w szczególności na rynki pozaeuropejskie, zwiększenie eksportu towarów w obszarze wysokich technologii i kanałami e-commerce).

W dokumencie przedstawiono Krajową Inteligentną Specjalizację, która jest modelem zarządzania procesem, opartym na koncepcji współdziałania wszystkich czterech sektorów – biznesu, nauki, administracji i społeczeństwa obywatelskiego. Jest to dokument otwarty, podlegający weryfikacji i aktualizacji na podstawie danych z procesu przedsiębiorczego odkrywania (PPO), z systemu monitorowania oraz na podstawie zaobserwowanych zmian społeczno-gospodarczych w skali kraju i świata. W ramach Krajowej Inteligentnej Specjalizacji nr 13 wymieniono: *Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej na transporcie*

morskim śródlądowym. Wyróżniono województwa w ramach tej inteligentnej specjalizacji, m.in.:

- pomorskie – technologie offshore i portowo-logistyczne;
- zachodniopomorskie –- działalność morska i logistyka, przemysł metalowo-maszynowy.

POLITYKA EKOLOGICZNA PAŃSTWA 2030

PEP2030 identyfikuje najważniejsze trendy w obszarze środowiska w sposób umożliwiający zharmonizowanie kwestii ochrony środowiska z potrzebami gospodarczymi i społecznymi. Jednym z celów jest zrównoważone korzystanie z żywych zasobów morskich. Zlikwidowanie przyczyn utraty zasobów różnorodności biologicznej wymaga spójnej polityki i bardziej efektywnego włączenia różnorodności biologicznej do głównego nurtu całej sfery działalności państwa, w tym również do branż morskich, jak: rybołówstwo, gospodarka wodna i gospodarka morska. Rolą dokumentu jest zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego państwa. Szczególne znaczenie w osiągnięciu celów polityki ekologicznej przypisane jest jednostkom samorządu terytorialnego, którym zależy na racjonalnym planowaniu zagospodarowania przestrzennego służącego ochronie ludności przed zanieczyszczeniami powietrza, hałasem, suszami i powodzią.

W dokumencie wskazano, że konieczne są kontynuacja oceny ryzyka powodziowego oraz realizacja inwestycji przeciwpowodziowych, jak również monitoring brzegu morskiego z prowadzeniem działań ochronnych służących ochronie brzegu morskiego.

Pozostałe dokumenty strategiczne zostały omówione w rozdziałach dotyczących sposobów użytkowania POM.

PODSUMOWANIE

Zaprezentowane dokumenty strategiczne, nowe akty prawne oraz zmiany w aktach prawnych już istniejących nie wskazują na natychmiastowe potrzeby zmiany planu, z wyłączeniem zagadnień energetycznych i ekologicznych omówionych w osobnych rozdziałach. W szczególności akty i dokumenty dotyczące MSP takich przesłanek nie kreują, jeśli rozpatrywać je oddzielnie. Jednak łącznie może pojawić się masa krytyczna zmian przemawiająca za rewizją planu, np. potrzeba lepszego dowiązania PZPPOM do nowych planów szczegółowych w powiązaniu z potrzebą wdrażania Zielonego Ładu Europejskiego w zakresie promowania akwakultury (nowe wydzielienia) i koniecznością uwzględnienia nowej koncepcji infrastruktury krytycznej będącej po części pokłosiem tego Ładu.

16. Zidentyfikowane braki wiedzy

W poszczególnych rozdziałach niniejszego Raportu zostały zidentyfikowane luki w istniejącej wiedzy. Przedstawiono je zbiorczo poniżej, aczkolwiek szczegółowe informacje zawarte są w odpowiednich opisach merytorycznych wcześniej zamieszczonych w tym dokumencie.

1. Luki w wiedzy odnoszące się do nowych wymagań stawianych MSP przez dokumenty UE i krajowe, w szczególności EGD

Brakuje wyceny kosztów i korzyści PZPPOM. Jest to kluczowe dla określenia jego efektów i wpływu na poszczególne grupy społeczne. Stanowi to jeden z głównych postulatów EGD. Niestety nie ma jasności w zakresie metod i sposobów wyceny, które by to umożliwiły.

Brakuje również wiedzy, odnośnie do metod i sposobów ewaluacji pozwalających na dokonanie kompleksowej oceny wpływu MSP na mitygację zmian klimatycznych i zmniejszanie strat w wyniku adaptacji do katastrofalnych zdarzeń wywołanych zmianami klimatu. Należy podjąć działania o charakterze eksperymentalnym (testowanie metod) celem realizacji obu tych postulatów.

2. Luki w wiedzy dotyczące zmian klimatycznych

Brakuje wiedzy na temat mechanizmów wpływu zmian klimatu na ekosystemy morskie i użytkowanie morza przez człowieka, w odpowiednich skalach przestrzennych podobnie jak zdolności dostosowywania się ekosystemów morskich do zmieniających się warunków klimatycznych. W szczególności nie ma jasności co do metod i sposobów modelowania obszarów schronienia (refugia) oraz modelowania zmian w przestrzennym rozkładzie organizmów morskich w przyszłości wynikających z procesów klimatycznych.

Brakuje map przyszłych ważnych miejsc ekologicznych (hot spots) dla bioróżnorodności i usług ekosystemowych. W tym kontekście konieczne wydaje się wdrożenie działań zaplanowanych w ramach Dekady Nauki o Oceanach na rzecz Zrównoważonego Rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych (2021-2030), ponieważ jednym z jej głównych celów jest wypełnienie luk w wiedzy o morzu, w tym skutków zmiany klimatu.

Ciągłego uzupełniania i weryfikacji wymaga wiedza, o ile prawdopodobnie wzrośnie poziom morza i w jakim okresie oraz jakie ekstremalne zdarzenia są najbardziej prawdopodobne w przyszłości – czy one się przyspieszą / skumulują.

Niepełna jest wiedza odnośnie do społeczno-gospodarczych skutków zmian klimatycznych (np. wpływu wzrostu poziomu morza na społeczności przybrzeżne i ich dobrostan – co jest jednym z celów PZPPOM).

Systematycznego gromadzenia i poszerzenia wymaga także wiedza, w jaki sposób sektory morskie przewidują zmianę klimatu i jakie działania już podejmują lub wkrótce podejmą, aby złagodzić lub dostosować się i do jakich skutków zmiany klimatu, a także jakie zmiany polityki są planowane w odniesieniu do adaptacji i łagodzenia zmiany klimatu. Brakuje wiedzy, w jaki sposób te działania wpłyną na przestrzeń morską, na zdolność sektorów morskich do inwestowania.

3. Luki w wiedzy odnoszące się do kwestii ekologicznych

Luki w wiedzy dotyczą usług ekosystemowych, ich wartości, poziomu i miejsc wytwarzania. Brakuje systematycznego monitorowania tych kwestii, a w nowej edycji planistycznej konieczne wydaje się wskazanie usług ekosystemowych wspieranych lub ograniczanych przez plan i określenie ich stanu przed wejściem w życie planu, co ułatwi monitorowanie jego rezultatów.

W ramach projektu EMODnet (European Marine Observation Data Network) realizowanego w latach 2009-2013 powstała mapa z rozmieszczeniem ogólnych typów siedlisk bentosowych

w Morzu Bałtyckim – tzw. EUSeaMap. W 2021 r. w EUSeaMap wypełniono luki pomiędzy niejednorodnym zestawem danych dot. siedlisk, co umożliwiło oszacowanie potencjalnego zakresu fizycznych uszkodzeń dna morskiego w wyniku działalności człowieka. Nadal jednak istnieje potrzeba uzupełnienia danych w wysokiej rozdzielczości dotyczących rozmieszczenia siedlisk dennych w POM. Zrealizowano wprowadzić projekt „Mapowanie siedlisk dennych polskich obszarów morskich (POM) z wykorzystaniem metody mozaikowego sonarowania dna w latach 2021–2023”, jednak (stan na październik 2024 r.) nie są jeszcze publicznie dostępne ostateczne produkty projektu, a ponadto prace te wymagają kontynuacji. Uzyskane w ramach projektu informacje mogą pozwolić na identyfikację nowych miejsc występowania cennych siedlisk przyrodniczych i powinny zostać uwzględnione na kolejnym etapie planistycznym.

Nadal niewystarczająca jest wiedza (pomimo prowadzonych badań) na temat występowania morświna populacji bałtyckiej. Konieczne jest kontynuowanie badań prowadzonych w ramach projektów SAMBAH i SAMBAH II.

Ograniczone są informacje odnośnie do powiązań między różnorodnością biologiczną, funkcjami ekosystemów i korzyściami społecznymi, jakie zapewniają. Badania wykazały zróżnicowane reakcje na zmiany globalne. Istotne jest uchwycenie tej zmienności, przy uwzględnieniu, że zmiany w różnorodności biologicznej niosą za sobą zarówno pozytywne, jak i negatywne konsekwencje, na co ma odpowiedzieć projekt MARBEFES.

4. Luki w wiedzy odnoszące się do procesów hydromorfologicznych

Niezbędne jest opracowanie kompleksowej oceny stanu dynamiki polskich brzegów morskich na całej długości polskiego wybrzeża od Piasków po Świnoujście i określenie tendencji rozwoju brzegów południowego Bałtyku, w powiązaniu z uwarunkowaniami ekologiczno-ekonomicznymi.

5. Luki w wiedzy odnoszące się do kwestii ichtiofauny

Niepełne są informacje na temat tarła ryb komercyjnych (miejsce, czas). Te wykorzystane w PZPPOM pochodzą z procesów modelowania. Sprawdzone dane udaje się pozyskać głównie z raportów OOS, ale nie dają one pełnego obrazu dla całego POM. Potrzebna jest intensyfikacja badań wieloletnich (ze względu na zmienność czasową) tego typu procesów.

6. Luki w wiedzy odnoszące się do implikacji i skutków różnych sposobów zagospodarowania POM

Brakuje rzetelnych przesądzeń na temat wpływu MFW na obronność i bezpieczeństwo kraju. Dotychczas zakładano, że wystarczające jest wyposażenie MFW w odpowiednie urządzenia monitorujące oraz zagłębianie kabli pod dnem morskim. Opisany w raporcie przykład szwedzki wskazuje, że w tym przypadku niewiadomych jest na tyle wiele, iż konieczne może być podejście ostrożnościowe skutkujące zakazem wznoszenia MFW.

Podobnie brakuje wiedzy o realnym zagrożeniu MFW dla krajobrazu i skutkach ekonomicznych. W dokumentach studialnych zidentyfikowano dwadzieścia nowych obszarów MFW w POM. Część z nich zaproponowano na morzu terytorialnym. Nie wiadomo, jaki będzie wpływ tych lokalizacji na turystykę nadmorską.

Nie są także oczywiste pełne implikacje współegzystencji różnych sposobów wykorzystania obszarów morskich (*multi use*). Wiedza na ten temat ma charakter teoretyczny i nieco przyczynkarski. Brakuje rzetelnych analiz konkretnych studiów przypadków, np. łączenia akwakultury z MFW czy elektrowni wiatrowych z fotowoltaicznymi. W POM nie dopracowano także sposobów usystematyzowania wiedzy o sposobach układania relacji między rybołówstwem a MFW na obszarach poszczególnych inwestycji.

Generalnie (sytuacja zbliżona do tej opisywanej w kwestiach wpływu na społeczeństwo) brakuje wiedzy pozwalającej ocenić wzajemny wpływ ekonomiczny użytkowań POM na siebie.

Podobnie nie ma pełnych informacji o skumulowanym wpływie MFW na ichtiofaunę i środowisko morskie, pomimo licznych badań prowadzonych w tym zakresie. Wraz ze wznoszeniem MFW te luki w wiedzy powinny być niwelowane jako efekt monitoringu na poziomie inwestycji, ale także na poziomie POM.

Trudne do określenia są także implikacje zmian technologicznych na właściwe zagospodarowanie POM zgodne z przyjętą hierarchią celów. W szczególności dotyczy to wpływu żeglugi autonomicznej na szeroko rozumiane bezpieczeństwo w POM oraz zmian technologicznych w MFW (konstrukcje pływające, nowe konstrukcje autonomiczne, wyspy energetyczne, etc.) i ich wpływu na zajętość POM, bezpieczeństwo państwa, czy też bezpieczeństwo żeglugi.

Brakuje wiedzy odnośnie do rozwoju kwalifikowanych form turystyki morskiej. Niepełna jest informacja dotycząca wraków, aczkolwiek jest ona systematycznie poszerzana i te wysiłki trzeba kontynuować. Konieczne jest systematyczne podejmowanie decyzji o udostępnianiu wraków na cele turystyczne oraz uzupełnienie danych we wszystkich portach o liczbę osób i jednostek zawijających i wypływających w podziale na sposoby uprawiania turystyki (wrakowa, do MEW, biała flota, jachting, wędkowanie, wycieczkowce, etc.). Części z tych informacji brakuje. Należałoby także uzupełnić dane o wszystkie rejestrowane wydarzenia cykliczne o charakterze turystycznym na obszarach morskich.

Należy także rozpoznać, jakie obszary mogą być interesujące pod względem dziedzictwa kulturowego z uwagi na charakter dna. Te badania są prowadzone, ale wymagana jest ich kontynuacja.

Brakuje także pełnej informacji o kopalinach zalegających pod dnem morskim. Stanowi to duże utrudnienie dla lokowania MFW, jak również innych sposobów gospodarczego wykorzystania POM. Podobnie jak w poprzednim przypadku badania są prowadzone, ale wymagana jest ich kontynuacja.

17. Zidentyfikowane nowe zastosowania

W poszczególnych rozdziałach niniejszego raportu zostały zidentyfikowane nowe sposoby użytkowania POM, w tym propozycje nowych funkcji lub poszerzenie istniejących. Przedstawiono je zbiorczo poniżej, aczkolwiek szczegółowe informacje zawarte są w odpowiednich opisach merytorycznych wcześniej zamieszczonych w tym dokumencie.

POZYSKIWANIE ENERGII ODNAWIALNEJ

Zaproponowano:

- rozszerzenie funkcji, tak by uwzględniała ona możliwość produkcji i magazynowania wodoru jako sposobu na zmniejszanie wahań w poziomach produkcji energii przez MFW;
- wprowadzenie nowego rozwiązania – akwenów/podakwenów o funkcji „badania na potrzeby energetyki odnawialnej” albo „przyszłe funkcjonowanie z E”, dla których można by przeprowadzać dalsze analizy posadawiania obiektów do pozyskiwania, magazynowania i przesyłania energii odnawialnej na morzu;
- wprowadzenie funkcji pozyskiwanie energii odnawialnej nie tylko w celu budowania morskich farm wiatrowych ale, jako funkcję dopuszczalną przy innych konstrukcjach, w postaci np. 1 turbiny wiatrowej czy instalacji fotowoltaicznej, np. dla zapewnienia energii elektrycznej konkretnego obiektu;
- poszerzenie obszarów przeznaczonych pod pozyskiwanie energii odnawialnej ze względu na pojawienie się nowych technologii w tym zakresie (np. pływające turbiny wiatrowe, morska fotowoltaika) – możliwości wykorzystania głębszych akwenów do posadawiania tzw. pływających MFW;
- intensyfikację współużytkowania MFW ukierunkowaną na rozwiązania prośrodowiskowe zgodnie z prepozycjami, jakie postulują projekty i inicjatywy międzynarodowe.

MARIKULTURA

Ze względu na nowe technologie zaproponowano możliwość traktowania marikultury jako przedsięwzięć niezależnych od istniejących konstrukcji, dopuszczając ją „samodzielnie” nawet jako funkcję podstawową.

OCHRONA ŚRODOWISKA I PRZYRODY

Ze względu na nowe dokumenty UE pojawia się wymóg szerszej ochrony, w tym ochrony ścisłej w POM. Ponadto, bioróżnorodność może stać się ważnym elementem omawianej funkcji. Do rozważenia przy rewizji planu jest wyznaczenie nowych akwenów z funkcją podstawową O, w celu wypełnienia nowych strategii ochrony środowiska i przyrody (np. w oparciu o eksperckie propozycje nowych obszarów chronionych omówione w niniejszym Raporcie).

OBRONNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PAŃSTWA

Zaproponowano rozszerzenie definicji funkcji, tak aby uwzględnić ratownictwo morskie oraz straż graniczną.

TRANSPORT

Zaproponowano wyodrębnienie z dotychczasowej funkcji transport i uznanie za nową funkcję szeroko rozumianego bezpieczeństwa („Surveillance”) obejmującego nadzór i bezpieczeństwo żeglugi czy MFW.

DZIEDZICTWO KULTUROWE

Zaproponowano zmianę treści funkcji tak aby wziąć pod uwagę także interakcję woda-ląd (i odwrotnie), co pozwoli na bardziej kompleksowe ujęcie morskiego dziedzictwa kulturowego („Maritime Culture Heritage”).

Zaproponowano nowe obszarowe formy ochrony dziedzictwa, tj. morskie krajobrazy kulturowe lub obszary o znaczeniu kulturowym („Culturally Significant Areas”).

TURYSTYKA SPORT I REKREACJA

Zaproponowano wydzielenie nowych podakwenów na rzecz konkretnych rodzajów turystyki sportu i rekreacji – np. windsurfingu i kitesurfingu.

POSZUKIWANIE I ROZPOZNAWANIE ZŁÓŻ KOPALIN ORAZ WYDOBYWANIE KOPALIN ZE ZŁÓŻ

Zaproponowano uproszczenie definicji funkcji, tak aby nią objąć również projekty robót geologicznych prowadzonych z założeniem późniejszego wydobywania.

II. WSTĘPNA OCENA WDRAŻANIA PZPPOM

Wstępną ocenę wdrażania PZPPOM wykonano na podstawie analizy decyzji odmownych oraz negatywnych opinii lub odmów uzgodnień, analizy wydanych decyzji i pozwoleń, analizy interesariuszy oraz analizy zgodności zagospodarowania POM z PZPPOM, co było treścią Raportu. Analizy decyzji stanowią część 1 oceny.

Wstępną ocenę wdrażania PZPPOM przeprowadzono również, testując propozycję oceny wskaźnikowej, która została wypracowana dla polskiego planu w ramach projektu PanBalticScope. Ocena ta bazuje na celach postawionych przed planowaniem przestrzennym obszarów morskich, w rozbiciu na cele cząstkowe oraz wskaźniki jakościowe i ilościowe opisujące wpływ PZPPOM na dążenie do tych celów. Analiza wskaźnikowa stanowi **część 2** oceny.

W **części 3** podsumowano analizę konfliktów społecznych wynikających z realizacji PZPPOM, zaś w **części 4** podjęto się identyfikacji negatywnych skutków realizacji planu.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że w badanym okresie, tj. od momentu przyjęcia PZPPOM w 2021 r. do momentu opracowania niniejszego Raportu, plan spełnia swoją rolę jako narzędzie podejmowania decyzji.

Administracja morska stosuje zapisy PZPPOM i nie dopuszcza do dalszego procedowania przedsięwzięć niezgodnych z PZPPOM albo wskazuje na warunki zapewnienia zgodności.

W zdecydowanej większości przeanalizowanych Kart Informacyjnych Przedsięwzięć, wydanych decyzji lokalizacyjnych czy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji brano pod uwagę zapisy PZPPOM. Ważnym aspektem wdrażania planu jest fakt badania przez kompetentne organy zgodności planowanych zamierzeń inwestycyjnych z zapisami planu i odmowa uzgodnienia w przypadku stwierdzenia uchybień lub warunkowe uzgodnienie ze wskazaniem konieczności korekty dokumentów projektowych.

W wyniku analizy identyfikowano również problemy dotyczące interpretacji przedsięwzięć związanych z rozpoznawaniem złóż. Zgodnie z definicją funkcji K, projekty robót geologicznych niewymagające koncesji nie podlegają tej funkcji i są przypisane do funkcji badania naukowe. W niektórych odmowach uzgodnień wskazywano jednak na niezgodność z funkcją K. Mogło to wynikać z przekonania, że rozpoznawanie złóż prowadzone będzie jako pierwszy etap ich komercyjnego wykorzystania. Definicja funkcji K jasno jednak wskazuje, że projekty robót geologicznych niewymagające koncesji zawierają się w funkcji N. Możliwe, że należałoby przeanalizować konieczność korekty definicji obu funkcji.

Innym zidentyfikowanym problemem jest nie tyle naruszanie postanowień PZPPOM w decyzjach administracyjnych (szczególnie w procesach inwestycyjnych), co możliwość realizowania niektórych inwestycji obok tych postawień na mocy przepisów o charakterze

specjalnym, które wyłączają obowiązywanie (stosowanie) ustaleń PZPPOM. Przykładem tego mogą być inwestycje strategiczne, które zgodnie z art 59a ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wymienione w inwestycje wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko* nie muszą spełniać przesłanki zgodności z planem. Są to m.in.:

- inwestycje w zakresie budowy portu zewnętrznego realizowanej na podstawie ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. *o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych*;
- strategiczne inwestycje w zakresie sieci przesyłowej oraz inwestycji towarzyszącej realizowanych na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. *o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych*;
- inwestycje w zakresie infrastruktury portowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. *o portach i przystaniach morskich* przeznaczonej do obsługi budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych w rozumieniu ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. *o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych*;
- inwestycje w zakresie zespołów urządzeń służących do wyprowadzenia mocy w rozumieniu ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. *o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych*.

Możliwym problemem może być nieuwzględnienie w ustawach wprowadzających tego rodzaju inwestycje udziału administracji morskiej np. poprzez uzgadnianie lub opiniowanie. Prowadzić to może do konfliktów w użytkowaniu przestrzeni morskiej lub nieuwzględnieniu ważnej przesłanki uniemożliwiającej procedowanie danego przedsięwzięcia w ustalonym kształcie.

1) Analizy decyzji

- **Analiza naruszeń postanowień planu dotyczących sposobu korzystania z przestrzeni poprzez zestawienie odmów wydania pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów**

Zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy *o obszarach morskich* wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich wymaga uzyskania pozwolenia ustalającego ich lokalizację oraz określającego warunki ich wykorzystania na tych obszarach. Pozwolenie te wydaje się w drodze decyzji administracyjnych.

Ustawa stanowi, że dla obszarów, dla których został przyjęty plan zagospodarowania obszarów morskich, organem odpowiedzialnym za wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów na morzu terytorialnym oraz morskich wodach wewnętrznych jest właściwy DUM, w którego właściwościach terytorialnych jest wnioskowany obszar. Za ww. pozwolenia posiadające lokalizacje w wyłącznej strefie ekonomicznej lub na obszarach, na których nie został przyjęty plan zagospodarowania, odpowiedzialny jest minister właściwy ds. gospodarki morskiej.

- **PSZW**

Od czasu oddania projektu PZPPOM (ale jeszcze przed jego wejściem w życie) dla obszaru pod jurysdykcją Urzędu Morskiego w Szczecinie zostały wydane dwie decyzje odmawiające wydania pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na obszarze WSE. Po przyjęciu PZPPOM nie wydano żadnych odmów na sztuczne wyspy i konstrukcje.

Odmowa wydania pozwolenia dla przedsięwzięcia pn. „Morska Farma Wiatrowa o maksymalnej mocy 14 MW oraz infrastruktura techniczna, pomiarowo-badawcza i serwisowa związana z etapem przygotowawczym, realizacyjnym i eksploatacyjnym” (Decyzja Ministra Infrastruktury z dnia 05.01.2021).

Powodem odmowy wydania decyzji było umiejscowienie inwestycji w akwencie POM.20.Pw, w którym w projekcie PZPPOM, nie dopuszczono możliwości pozyskiwania energii odnawialnej oraz stawiania sztucznych wysp i konstrukcji na stale związanych z dnem morskim, które nie służą wydobywaniu węglowodorów i odbioru energii elektrycznej. Na decyzję odmowną wpłynęło też zbyt bliskie sąsiedztwo inwestycji względem poligonów morskich oraz możliwe niekorzystne oddziaływanie na funkcjonujące stacje radarowe. Wskazano, że jest to zagrożenie dla obronności i bezpieczeństwa państwa, które zgodnie z art. 23 ust. 3 ustawy *o obszarach morskich* stanowi podstawę do odmowy wydania pozwolenia

Odmowa wydania pozwolenia dla przedsięwzięcia maszt pomiarowy wraz z platformą produkującą wodór (Decyzja Ministra Infrastruktury z dnia 22.12.2020)

Pierwszym z powodów odmowy wydania decyzji było bezpośrednie sąsiedztwo z poligonamiorskimi. Organ powołał się na art. 23 ust. 3 ustawy *o obszarach morskich*, która wskazuje, że zagrożenie dla obronności i bezpieczeństwa państwa stanowi przesłankę do odmowy wydania pozwolenia. Ponadto inwestycja ta umiejscowiona została w akwencie POM.20.Pw, w którym w projekcie PZPPOM, nie dopuszczono możliwości pozyskiwania energii odnawialnej oraz stawiania sztucznych wysp i konstrukcji na stale związanych z dnem morskim, które nie służą wydobywaniu węglowodorów i odbioru energii elektrycznej. DUM w Szczecinie w swojej opinii wskazał, że inwestycja nie powinna być procedowana w osobnych postępowaniach, bo jasnym jest, że maszt pomiarowy wraz z platformą

produkującą wodór jest integralnym elementem przedsięwzięcia polegającego na budowie morskiej farmy wiatrowej.

- **PUUK**

Dla obszaru objętego analizą czterokrotnie DUM w Szczecinie odmówił wydania pozwoleń na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów (Tabela 34).

Tabela 34. Odmowy wydania pozwolenia, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM Szczecinie, 2024

Lp	Rodzaj obiektu	Pełna nazwa	Komentarze	Inwestor
1	kabel energetyczny	Odmowa udzielenia pozwolenia na układanie i utrzymanie podmorskich kabli elektroenergetycznych na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego w polskich obszarach morskich (niezbędnych do wyprowadzenia mocy z planowanych do budowy morskich elektrowni wiatrowych na obszarach oznaczonych jako 14.E.3 i 14.E.4)	Minister Infrastruktury decyzją z dnia 20 stycznia 2022 r., znak: DGM-3.530.70.2021 utrzymał w mocy decyzje DUMS odmawiającą udzielenia pozwolenia	Tauron Polska Energia S.A.
2	kabel energetyczny	Odmowa udzielenia pozwolenia na układanie i utrzymywanie kabli na obszarze morza terytorialnego dla kabli podmorskich odprowadzających energię elektryczną z MFW Antares na ląd	Minister Infrastruktury decyzją z dnia 14.10.2021 r., znak: DGM-3.530.44.2021 utrzymał w mocy decyzje DUMS odmawiającą udzielenia pozwolenia	Morska Farma Wiatrowa Antares sp. z o. o.
3	kabel energetyczny	Odmowa udzielenia pozwolenia na układanie i utrzymanie podmorskich kabli elektroenergetycznych na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego w polskich obszarach morskich (obszar 14.E.2), niezbędnych do wyprowadzenia mocy z planowanych do budowy morskich elektrowni wiatrowych	Minister Infrastruktury decyzją z dnia 20 stycznia 2022 r., znak: DGM-3.530.69.2021 utrzymał w mocy decyzję DUMS odmawiającą udzielenia pozwolenia	Tauron Polska Energia S.A.
4	kabel energetyczny	Odmowa udzielenia pozwolenia na układanie i utrzymywanie kabli na obszarach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej dla przedsięwzięcia "Morska infrastruktura przesyłowa Perkoz I do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na ląd		Sea Wind Spinaker Sp. z o.o.

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie wydanych decyzji

Odmowy te nie zostały wydane ze względu na naruszenia wynikające z ustaleń PZPPOM. Jako powód odmowy wskazano możliwe zagrożenie dla interesu gospodarki narodowej (art. 23, ust. 3 oraz art. 26 ust. 4 ustawy *o obszarach morskich*), poprzez zablokowanie na wiele lat przestrzeni, co w konsekwencji doprowadziłoby do niemożności rozwoju morskiej energetyki wiatrowej oraz zmniejszenie potencjału energetycznego kraju. Ponadto w odmowie wydanie decyzji na układanie kabli odprowadzających energię elektryczną skorelowano z uzyskaniem pełnomocnego PSZW na morską farmę wiatrową.

Dla kabli i rurociągów wnioskowanych w wyłącznej strefie ekonomicznej Ministerstwo Infrastruktury odmówiło wydania pozwolenia w jedenastu przypadkach (35).

Tabela 35. Odmowy wydania pozwolenia, Ministerstwo Infrastruktury, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie

Lp	Pełna nazwa	Data ostateczności	Położenie
1	Kable odprowadzające energię elektryczną z planowanej MFW Antares na ląd	07.12.2021	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
2	Wniosek o uzgodnienie lokalizacji oraz sposobów utrzymania kabli w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej dla przedsięwzięcia „Morska infrastruktura przesyłowa Mewa II” do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na ląd		EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
3	Układanie i utrzymanie podmorskich kabli elektroenergetycznych na obszarze polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej w polskich obszarach morskich (obszar 14.E.2)	16.05.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
4	Układanie i utrzymanie podmorskich kabli elektroenergetycznych na obszarze polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej w polskich obszarach morskich (obszar 14.E.3 i 14.E.4)	16.05.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
5	Wniosek o uzgodnienie lokalizacji oraz sposobów utrzymania kabli w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej dla przedsięwzięcia "Morska infrastruktura przesyłowa Mewa III" do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na ląd	26.04.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
6	Wniosek o uzgodnienie lokalizacji oraz sposobów utrzymywania kabli w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej w związku z planowanym przedsięwzięciem „Morska infrastruktura przesyłowa Mewa V” do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na ląd	26.04.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
7	Wniosek o uzgodnienie lokalizacji układania kabli i sposobu ich utrzymywania w wyłącznej strefie ekonomicznej Aquarius IV	14.04.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
8	Układanie i utrzymanie podmorskich kabli elektroenergetycznych na obszarze polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej w polskich obszarach morskich (obszar 14.E.1)	16.05.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin
9	Wniosek o uzgodnienie lokalizacji oraz sposobów utrzymywania kabli w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej w związku z planowanym przedsięwzięciem „Morska infrastruktura przesyłowa Mewa VII” do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na ląd	19.04.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin

Lp	Pełna nazwa	Data ostateczności	Polożenie
10	Wniosek o uzgodnienie lokalizacji oraz sposobów utrzymania kabli w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej dla przedsięwzięcia „Morska infrastruktura przesyłowa Alka II” do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na ląd	26.04.2022	EEZ – obszar terytorialny DUM Gdynia Oraz DUM Szczecin
11	Wniosek o uzgodnienie lokalizacji oraz sposobów utrzymywania kabli w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej w związku z planowanym przedsięwzięciem „Morska infrastruktura przesyłowa Mewa VIII” do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych na ląd		EEZ – obszar terytorialny DUM Szczecin

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie decyzji

- **Analiza nowych wniosków na wydanie ww. pozwoleń**

Ze względu na braki oraz nieaktualność wniosków na platformie SIPAM, w porozumieniu z Zamawiającym nie wykonano zestawienia i odstąpiono od analizy.

- **Analiza wydanych decyzji lokalizacyjnych wydanych przez Urząd Morski w Szczecinie oraz Ministerstwo Infrastruktury w celu zbadania poziomu stosowania zapisów planu**

W ramach prac nad Raportem opracowano wykaz decyzji administracyjnych (głównie PUUK i PSZW) dla przedsięwzięć realizowanych obecnie w granicach planu (wraz z odniesieniem do akwenu w PZPPOM). Raport – szczególnie rozdziały dot. pozyskiwania energii odnawialnej, infrastruktury liniowej czy portów – powstał w oparciu o ten wykaz decyzji.

Analiza decyzji wydanych po przyjęciu PZPPOM wykazała, że przy ich wydawaniu brane były pod uwagę przepisy PZPPOM. Szczególnie PSZW wydane dla MFW II fazy przywołują dosłownie warunki realizacji przedsięwzięć (ograniczenia, zakazy i wskazania) zapisane w kartach akwenów jak i w ustaleniach ogólnych.

- **Identyfikacja i analiza przedsięwzięć, które w procedurze OOŚ zostały ocenione jako mogące znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000 wraz z pogłębioną analizą akwenów, gdzie są zlokalizowane przedsięwzięcia**

Ocena oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia stanowi kilkuetapową, sformalizowaną procedurę, skutkiem której jest ustalenie środowiskowych uwarunkowań jego realizacji. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (ustawa OOŚ) przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja:

- planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko;

- planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy OOS;

albo

- jeżeli o jej przeprowadzenie wystąpi podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia lokalizowanego na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia innego niż określone powyżej wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, jeżeli:

- przedsięwzięcie to może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, a nie jest bezpośrednio związane z ochroną tego obszaru lub nie wynika z tej ochrony;
- obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 został stwierdzony na podstawie art. 97 ust. 1 ustawy OOS.

Rodzaje przedsięwzięć określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*. Do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, które mogą być realizowane w wodach morskich, należą:

- elektrownie jądrowe i inne reaktory jądrowe, w tym ich likwidacja, z wyłączeniem instalacji badawczych służących do wytwarzania lub przetwarzania materiałów rozszczepialnych lub paliworodnych o mocy nominalnej nie większej niż 1 kW przy ciągłym obciążeniu termicznym;
- instalacje wykorzystujące do wytwarzania energii elektrycznej energię wiatru: a) o łącznej mocy nominalnej elektrowni nie mniejszej niż 100 MW, b) lokalizowane na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- wydobywanie ze złoża, w tym metodą otworów wiertniczych, lub przerób: a) gazu w ilości większej niż 500 000 m³ na dobę, b) ropy naftowej lub jej naturalnych pochodnych, w ilości większej niż 500 t na dobę, c) ropy naftowej, jej naturalnych pochodnych oraz gazu – na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- wydobywanie kopalin ze złoża metodą: a) odkrywkową na powierzchni obszaru górniczego nie mniejszej niż 25 ha, b) podziemną o wydobyciu kopaliny nie mniejszym niż 100 000 m³ na rok;
- porty lub przystanie morskie w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. *o portach i przystaniach morskich*, do obsługi statków o nośności większej niż 1350 t, z wyłączeniem przystani dla promów.

W ramach prac nad Raportem opracowano wykaz decyzji administracyjnych dla przedsięwzięć realizowanych obecnie w granicach planu (wraz z odniesieniem do akwenu). Jednocześnie przeanalizowano dostępne raporty o ocenie oddziaływania na środowisko (wykaz stanowi załącznik do Raportu).

Zgodnie z treścią raportów i wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie oceny wpływu na obszary Natura 2000, w żadnym z przypadków nie stwierdzono wystąpienia **znaczącego negatywnego wpływu**.

Analiza wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazuje na wykorzystywanie zapisów prośrodowiskowych PZPPOM. Stosowne przykłady wskazano w Tabeli 36.

Tabela 36. Przykłady zastosowania zapisów PZPPOM w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach

Dokument	Zapis z planu ujęty w decyzji
Decyzja Nr 14/2021 o środowiskowych uwarunkowaniach (WONS-OŚ.420.20.2020.KK.30) (Baltic II) (30 listopada 2021 r.)	<p>Ograniczyć prowadzenie prac do sposobów niezagrożających ekologicznej funkcji tarlisk i przeżywalności wczesnych stadiów rozwojowych ryb (ikry i larw) gatunków komercyjnych</p> <p>Przy projektowaniu rozstawienia elektrowni wiatrowych należy pozostawić strefę niezabudowaną elektrowniami między FEW Baltic II a sąsiadującą od wschodu MFW Bałtyk II, o minimalnej szerokości korytarza 4 km (...)</p> <p>Pozostawić strefę niezabudowaną elektrowniami wiatrowymi między FEW Baltic II a sąsiadującą od wschodu MFW Bałtyk II (...)</p> <p>Ponadto w decyzji jest zapis: Prowadzenie prac związanych z wprowadzaniem nowych elementów infrastruktury należy wykonywać przy uwzględnieniu zakazów i ograniczeń ustanowionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z 14 kwietnia 2021 r.</p>
DECYZJA NR 15/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach WONS-OŚ.420.29.2020.KK.46 (terminal kontenerowy)	<p>Wprowadzić następujące działania minimalizujące w odniesieniu do ichtiofauny:</p> <p>a) prace związane z odkładaniem urobku na kłapowiskach należy wykonywać poza okresem tarlisk ryb, tj. poza okresem kwiecień-wrzesień. Przy czym dopuszcza się w okresie od 1 lipca składowanie urobku na kłapowisku, jeśli analizy ichtioplanktonu w ramach prowadzonego monitoringu inwestycyjnego nie wykażą dużego zagęszczenia ikry i larw gatunków ryb innych niż śledź rasy wiosennej wycierających 15 się w okresie od lipca do września, przy jednoczesnym zastosowaniu kurtyn ograniczających rozprzestrzenianie się osadów</p>

Źródło: opracowanie własne Instytut Morski UMG na podstawie decyzji

W 2023 r. do RDOŚ w Szczecinie wpłynęły wnioski o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z zapisami art. 69 ustawy OOS dla projektów MFW położonych na 43.E.1 oraz 44.E.1. Obydwa wnioski zawierały informację o zgodności z PZPPOM. W 2024 r. do RDOŚ Szczecin wpłynął raport OOS dla projektu MFW położonego na akwencie 44.E.1. Dokument jest obecnie weryfikowany.

2) Analiza odbioru PZPPOM przez społeczeństwo

W okresie obowiązywania planu zostało opublikowanych sześć artykułów naukowych odnoszących się do PZPPOM, powstały również 3 doktoraty odnoszące się do planowania obszarów morskich, kolejny jest w przygotowaniu.

W okresie wdrażania PZPPOM nie złożono żadnych skarg dotyczących zapisów przyjętego planu.

W 2023 r. wykonano badanie satysfakcji z planu – ocenę procesu partycypacji publicznej w morskim procesie planistycznym w Polsce w latach 2016-2021 (Matczak i in. 2023). Badanie zostało zlecone przez administrację morską, a wykonane w ramach projektu eMSP. W oparciu o uzyskane wyniki opracowano praktyczne rekomendacje dotyczące zarówno procesu planistycznego, jak i pożądanego w Polsce systemu monitoringu i oceny planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Oceny uzyskane w badaniu są pozytywne zarówno odnośnie do samego planu, jak i procesu planistycznego. Pozyskane wyniki odbiegają od wyników badań ewaluacyjnych prowadzonych przez zespoły naukowe, w których uwzględniono w dużej mierze osoby nie biorące udziału w tych procesach, co może uzasadniać ich bardziej krytyczne podejście.

Do badania zaproszono instytucje i osoby fizyczne uczestniczące w procesie planowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Odzew był jednak mniejszy od oczekiwanego. Jedną z przyczyn była naturalna mobilność zawodowa pracowników, awanse i zmiana miejsc zatrudnienia. Proces planistyczny skończył się bowiem w 2019 r. Pewna część osób uczestnicząca w procesie nie jest już związana z gospodarką morską. To pokazuje ryzyko utraty pamięci instytucjonalnej. A to z kolei prowadzi do kluczowego wniosku, jaki wynika z badania, że morski proces planistyczny powinien mieć charakter ciągły, tak jak wskazuje na to literatura przedmiotu.

Wyniki badania wskazują także, że wielu respondentów nie pamięta już szczegółów procesu planistycznego i stąd wynikają trudności z jego drobiazgową oceną. Zarazem jest za wcześnie na ocenę wyników samego planu, tj. na ile działa on właściwie i spełnia pokładane w nim oczekiwania. To z kolei unaocznia trudności łączenia w jednym badaniu ewaluacyjnym ocen procesu planistycznego i samego planu. Badanie dotyczące oceny planu powinno się powtórzyć za kilka lat i powinno się przeprowadzać je regularnie.

Raport z badania formuje rekomendacje dla administracji morskiej w odniesieniu do przyszłego procesu planistycznego i kształtu planu, zakresu i sposobów monitoringu PZPPOM oraz mechanizmów współpracy. Poniżej przytoczono część rekomendacji. Pełny raport z badania zawiera się w załączniku do Raportu.

Rekomendacje do przyszłego procesu planistycznego i kształtu planu (dla administracji morskiej):

- Specjalistyczna strona internetowa, poświęcona morskiemu procesowi planistycznemu (np. portal SIPAM albo strona internetowa Urzędów Morskich w Szczecinie/Gdyni) powinna być aktywna na każdym etapie procesu planistycznego (również wdrażania i monitoringu). Powinna zawierać zakładki z harmonogramem prac planistycznych, interaktywnym portalem mapowym umożliwiającym zgłaszanie uwag i opinii oraz zapoznanie się z uwarunkowaniami planu. Na stronie powinien się też znaleźć moduł konsultacji społecznych z możliwością zapisania się na spotkania czy na listę zainteresowanych ich tematyką. Na stronie należy udostępniać bieżące dokumenty planistyczne oraz wskazać osoby do kontaktu.
- Należy z wyprzedzeniem informować o procesie planistycznym za pośrednictwem ogólnodostępnych lokalnych portali informacyjnych oraz prasy regionalnej, które będą odsyłały do oficjalnej strony poświęconej procesowi planistycznemu. Informacje te powinny być także zamieszczone na stronach internetowych odpowiednich urzędów gmin. Rekomenduje się również wykorzystanie mediów społecznościowych jak, np. LinkedIn.
- Należy na bieżąco dbać o aktualność bazy danych interesariuszy, utrzymywanej wraz z odpowiednimi zgodami RODO umożliwiającymi wykorzystanie kontaktów również w procesach ewaluacyjnych.
- Należy utrzymać formułę inkluzywności i uczestnictwa społecznego w przyszłych procesach planistycznych, z wykorzystaniem nowoczesnych form komunikacji (formuła hybrydowa spotkań, specjalna strona internetowa, mapy interaktywne itp.).
- Należy utrzymać regułę większej liczby spotkań konsultacyjnych (nie tylko jedno wynikające z ustawy), najlepiej na każdym etapie procesu oraz doraźnie, w miarę zapotrzebowania. Jeśli nie będzie to możliwe (np. z powodu skrócenia poszczególnych etapów procesu) należy rozwinąć inne formy komunikacji, np. umożliwić zapoznanie się z uwarunkowaniami poprzez dedykowaną stronę internetową.
- Należy umożliwić (prawnie i technicznie) składanie wniosków do planu również przez interaktywny portal mapowy.
- Należy zapewnić lepszą przejrzystość rysunku planu poprzez pozostawienie go w formie jednej mapy wielkoformatowej lub/i w formie obowiązującej mapy cyfrowej.

- Należy rozważyć uproszczenie kart akwenów, poprzez modyfikację/połączenie /uelastycznienie punktów 7 (zakazy i ograniczenia) i 9 (warunki użytkowania).
- Należy opracować poradnik „Jak czytać plan?”, ewentualnie umożliwić (prawnie) modyfikację części dokumentu „Uzasadnienia szczegółowych ustaleń planu”, tak aby zawierał elementy takiego poradnika.
- Należy w trybie ciągłym co 2-3 lata dokonywać aktualizacji Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego POM.

3) Ocena wskaźnikowa

Wstępną ocenę wdrażania PZPPOM przeprowadzono również, testując propozycję metodyczną, która została wypracowana dla polskiego planu w ramach projektu PanBalticScope. Ocena bazuje na celach postawionych przed planowaniem przestrzennym obszarów morskich, w rozbiciu na cele cząstkowe oraz wskaźniki jakościowe i ilościowe opisujące wpływ PZPPOM na osiągnięcie tych celów.

Ocena czyni użytek z przekazanych danych i wiedzy zgromadzonej podczas opracowywania tego Raportu. W trakcie prac nad wskaźnikami starano się brać pod uwagę aspekty, na które PZPPOM może mieć realny wpływ. W założeniu – wskaźniki te powinny być opracowane w oparciu o dane, wiedzę ekspercką oraz zweryfikowane poprzez interakcje z użytkownikami obszarów morskich.

Jest to pierwsza, pilotażowa próba przeprowadzenia oceny realizacji PZPPOM w oparciu o wskaźniki, tworząca podstawę pod przyszły monitoring tego typu planów.

Cele, jakie powinny być uwzględnione przy opracowywaniu planów przestrzennych obszarów morskich, opisane są w ustawie *o obszarach morskich* w art. 37b. ust. 1., zgodnie z którym plany morskie powinny:

1. wspierać zrównoważony rozwój w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu;
2. zapewniać obronność i bezpieczeństwo państwa;
3. zapewniać koordynację działań odpowiednich podmiotów i sposobów wykorzystania morza.

CEL 1 – wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim, przy wzięciu pod uwagę aspektów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, w tym kwestii poprawienia stanu środowiska i odporności na zmiany klimatyczne

cel cząstkowy 1.1 – (ekonomiczny) udział sektora morskiego w PKB i zatrudnienie w tym sektorze wzrosły

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Identyfikacja istotnych sektorów morskich z potencjałem wzrostu Przydzielenie przestrzeni do odpowiedniej działalności morskiej	<ul style="list-style-type: none"> • Obecne znaczenie gospodarcze podsektorów morskich pod względem udziału w PKB i zatrudnienia • Potencjał wzrostu podsektorów morskich (udział w PKB i zatrudnienie) • Liczba akwenów przeznaczonych dla morskiej działalności gospodarczej z rozwijających się sektorów morskich - % przestrzeni morskiej, przeznaczonej dla morskiej działalności gospodarczej z rozwijających się sektorów morskich (łącznie dla wszystkich akwenów) 	<p>Istotne sektory morskie z potencjałem wzrostu zostały zidentyfikowane. Są to energetyka, przesył oraz transport morski. PZPPOM przydziela odpowiednią przestrzeń, zapewniając bezpieczny ich rozwój, zgodny z celami zapisanymi w politykach sektorowych.</p> <p>Niniejszy Raport o stanie zagospodarowania POM nie opisuje znaczenia gospodarczego sektorów morskich pod względem udziału w PKB i zatrudnienia. Badanie takie należałoby przeprowadzić w momencie przystąpienia do rewizji PZPPOM.</p> <p>Niektóre z zaproponowanych wskaźników sektorowych zostały opisane w poszczególnych rozdziałach Raportu.</p> <p>Wskazują one m.in. na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dynamiczny rozwój portów i wzrost intensywności transportu morskiego, • stabilną sytuację w sektorze wydobywania, • spadek w sektorze rybołówstwa, • rozwój projektów energetycznych, • rozwój projektów przesyłowych, • brak zainteresowania rozwojem marikultury. <p>Należy podkreślić, że rozwój tych sektorów jest w przeważającej mierze zależny od stanu gospodarki krajowej i światowej i innych uwarunkowań zewnętrznych, a nie od zapisów PZPPOM.</p>
Udział sektora morskiego w PKB wzrósł	<ul style="list-style-type: none"> • Zmiana udziału sektora morskiego w PKB • Zmiana zatrudnienia w sektorze morskim <p>Możliwe wskaźniki podsektorowe (ocena wpływu planu na PKB na podstawie następujących wskaźników), źródło: Badanie techniczne platformy PPOM UE</p> <ul style="list-style-type: none"> • MWh wytworzonej energii wiatrowej (odnawialne źródła energii) • Noc spędzona w obiektach zakwaterowania turystycznego (Turystyka) • Turyści odwiedzający gminy nadmorskie (Turystyka) • Mln metrów sześciennych wydobywanego kruszywa rocznie (minerały) • Transport pasażerski do/z głównych portów (Transport) • Waga brutto towarów przewożonych do/z głównych portów (Transport) • Tona wydobytej ropy dziennie (Ropa i gaz ziemny) • Metry sześciennie wydobytego gazu ziemnego dziennie (Ropa naftowa i gaz ziemny) • Tona transportowanej ropy naftowej • Metry sześciennie transportowanego gazu ziemnego (Rurociągi gazowe) • Megawaty podłączone do sieci (Kable elektryczne) • Wartość połowu ryb (Rybołówstwo) • Wartość produkcji akwakultury (uprawa ryb, małży, alg) 	

cel cząstkowy 1.2 – (ekonomiczny) umacnianie pozycji polskich portów morskich poprzez zapewnienie bezpiecznego dostępu do portów morskich z morza i przestrzeni dla rozwoju portów morskich w kierunku morza

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Zapewnienie przestrzeni dla rozwoju portów w PPOM	<ul style="list-style-type: none"> • Zmapowane potrzeby branży • Przestrzeń przydzielona dla rozwoju portu jako procent przestrzeni zajmowanej przez port 	<p>Opis portów, wyników ekonomicznych i planów rozwojowych zawarto w niniejszym Raporcie w rozdziale o portach.</p> <p>Porty zarówno o podstawowym znaczeniu dla gospodarki krajowej, jak i te o znaczeniu regionalnym i lokalnym mają w PZPPOM zapewniony bezpieczny dostęp od strony morza oraz przestrzeń do rozwoju dzięki wyznaczeniu akwenów/podakwenów o funkcji Ip – funkcjonowanie portu lub przystani.</p> <p>Wyznaczone akweny zapewniają przestrzeń dla rozwoju portów – wszystkie dotychczasowe inwestycje i plany inwestycyjne zawierają się w tych akwenach (Ip).</p> <p>Należy podkreślić, że wyniki ekonomiczne portów nie są zależne od realizacji PZPPOM, ale od stanu krajowej i światowej gospodarki oraz innych uwarunkowań zewnętrznych.</p>
Rozwój portów Zapobieganie wypadkom	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie obrotów portów • Zwiększenie ruchu pasażerskiego • Zwiększenie liczby mol i innej morskiej infrastruktury portowej • Poziom zadowolenia interesariuszy • Liczba wypadków 	

cel cząstkowy 1.3 – (ekonomiczny) zapewnienie bezpiecznego transportu POM

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Zapewnienie przestrzeni dla rozwoju transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Zmapowane potrzeby branży • Konsultacje z sąsiednimi krajami • Przestrzeń przydzielona dla transportu 	<p>Transport morski oraz kwestie związane z trasami żeglugowymi zostały opisane w niniejszym Raporcie w rozdziale o transporcie.</p> <p>Wykonane opracowania na bazie danych AIS wskazują na utrzymujący się szkielet powiązań żeglugowych bazujących na głównych portach i wykorzystujących elementy systemu nadzoru nad żeglugą wprowadzone regulacjami IMO.</p> <p>Wg analiz dostęp od strony morza do wszystkich polskich portów jest zabezpieczony. Wyznaczone akweny o funkcji T wspomagają utrzymanie bezpieczeństwa nawigacyjnego.</p> <p>Akweny o funkcji T są wyznaczone w sposób zapewniający bezpieczeństwo nawigacyjne największych jednostek wpływających do polskich portów. Są one także przygotowane na żeglugę jednostek autonomicznych.</p>
Bezpieczne funkcjonowanie transportu morskiego z/do polskiego portu	<ul style="list-style-type: none"> • Liczba rejsów statków poza strefami transportu • Liczba wypadków 	

cel cząstkowy 1.4 – (ekonomiczny) PZPPOM stwarza warunki dla synergii i wspólnego wykorzystania (tzw. *multi-use*)

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Zwiększenie wiedzy uczestników na temat synergii i wielokrotnego wykorzystania	<p>Badania i przykłady prawdopodobnych kombinacji użytkowań (przetestowanych w praktyce przez kogoś innego)</p> <p>Negatywne informacje zwrotne na temat wielokrotnego wykorzystania proponowanego w planie</p>	<p>Wskaźnik trudny do oceny na bieżącym etapie ze względu na brak realizacji dużych projektów infrastrukturalnych, przy których możliwe jest współużytkowanie.</p> <p>Należy wskazać, iż jednym z kryteriów oceny wniosków na MFW (II faza) w postępowaniu rozstrzygającym⁴² jest wykazanie, że w danym akwenie będzie możliwe realizowanie przedsięwzięć innych niż bezpośrednio związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia. Regulator więc sam wskazuje na wartość dodaną współużytkowania już na poziomie wydawania decyzji PSZW. Zgodnie z wiedzą autorów Raportu jako potencjalne współużytkowania wskazywane było prowadzenie połowów czy ukierunkowane na MFW wykorzystanie turystyczne. Weryfikacja tych założeń będzie możliwa dopiero po uruchomieniu tych inwestycji.</p> <p>Dotychczas Minister ds. Rolnictwa nie wydał żadnych pozwoleń na prowadzenie akwakultury. Z wiedzy autorów Raportu wynika również, że takie rozmowy o współużytkowaniu nie są prowadzone z inwestorami MFW.</p> <p>Składane były dwa wnioski o instalację pojedynczej turbiny wiatrowej przy platformach wydobywczych – taka forma współużytkowania nie jest jednak dozwolona w PZPPOM i decyzje były odmowne.</p> <p>Współużytkowanie MFW a rybołówstwo – dotychczas nie powstała jeszcze żadna MFW, więc nie można przesądzić o sposobach użytkowania ich obszarów przez rybołówstwo. Od 2021 r. prowadzone są prace w ramach Porozumienia Sektorowego i jednym z tematów jest wypracowanie kodeksu dobrych praktyk, który rekomendowałby zarówno system rekompensat, jak i możliwości prowadzenia połowów. Dotychczasowe rozmowy prowadzone pomiędzy inwestorami a rybakami dotyczą w większości systemu rekompensat za utratę łowisk niż sposobów prowadzenia połowów. Plan nie ogranicza połowów na akwenach E.</p> <p>W akwenie POM.85.M – przeznaczonym na wielofunkcyjny rozwój obszaru Zatoki Gdańskiej, plan zapewnia warunki do współegzystencji dozwolonych funkcji.</p>
Zrównoważone i bardziej efektywne przystosowania do wielokrotnego wykorzystania	<ul style="list-style-type: none"> Liczba przystosowań do wielokrotnego wykorzystania Liczba akwenów, w których dozwolone jest wielokrotne wykorzystanie 	

⁴² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2021 r. w sprawie oceny wniosków w postępowaniu rozstrzygającym

cel cząstkowy 1.5 – (społeczny) PZPPOM i proces planistyczny wpływa na zmniejszenie skali i zakresu konfliktów

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Konflikty zostały rozpoznane	<ul style="list-style-type: none"> Liczba skarg prezentowanych władzom (nie tylko prosta liczba skarg, ale też ich drastyczność, np. powtarzające się skargi) Liczba decyzji negatywnych (odmów) 	<p>Raport o stanie zagospodarowania aktualizuje wiedzę i dane potrzebne do rozpoznania konfliktów. Dotychczas nie zostały zidentyfikowane nowe znaczące konflikty przestrzenne. To również może być dowodem na to, że proces planistyczny, PZPPOM i jego wdrożenie przyczyniają się do łagodzenia lub nawet unikania konfliktów.</p> <p>Zgodnie z informacjami przekazanymi przez administrację morską, nie zostały dotychczas złożone żadne skargi na zapisy PZPPOM.</p> <p>Badanie satysfakcji z PZPPOM i udziału społeczeństwa w procesie planistycznym wykazało, że proces został oceniony pozytywnie. Całość badania przedstawiona jest w załączniku do Raportu.</p> <p>Jednak niektóre badania socjologiczne prowadzone wśród polskich interesariuszów wykazały, że niektóre grupy społeczne (rybacy, młodzi ludzie itp.) czuły się wykluczone z procesu.</p> <p>Rekomendacje do monitoringu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prowadzić rejestr skarg i uwag, • prowadzić rejestr decyzji uzgadniających, decyzji odmawiających, umorzonych postępowań, odmów wszczęcia postępowania, • prowadzić rejestr wydanych uzgodnień, • prowadzić rejestr wydanych opinii.
Konflikty zostały złagodzone	<ul style="list-style-type: none"> Sfinalizowane procesu łagodzenia konfliktów Liczba skarg prezentowanych władzom (nie tylko prosta liczba skarg, ale też ich drastyczność, np. powtarzające się skargi) 	

cel cząstkowy 1.6. – (społeczny) PZPPOM wspiera najbardziej narażone i kulturowo wartościowe sektory

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Zaangażowanie sektorów w planowanie	<ul style="list-style-type: none"> Obecność rybaków na spotkaniach Skargi od sektora rybołówstwa przybrzeżnego do władz 	<p>Opis rybołówstwa, liczby jednostek, tonażu, połowów, itp. – przedstawiono w niniejszym Raporcie w rozdziale o rybołówstwie.</p>
Zrozumienie interesów, problemów i aspiracji tych sektorów	<ul style="list-style-type: none"> Ustalenia planu wspierające narażone i kulturowo wartościowe kulturowo sektory (np. rybołówstwo przybrzeżne) 	<p>W przeprowadzonym badaniu dot. satysfakcji z PZPPOM niestety nie wzięli udziału przedstawiciele sektora rybołówstwa (pomimo wielu monitów i prywatnych próśb).</p> <p>Z rozmów prywatnych przeprowadzonych na spotkaniach z sektorem rybackim wynikało, że trudno określić wpływ PZPPOM na sektor, gdyż nie zostały jeszcze uruchomione wielkoskalowe inwestycje, które będą wprowadzać ograniczenia dla połowów i poruszania się jednostkami rybackimi.</p>
Sformułowanie zasad i rozwiązań planistycznych wspierających wykorzystanie		

cel cząstkowy 1.6. – (społeczny) PZPPOM wspiera najbardziej narażone i kulturowo wartościowe sektory

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
obszarów morskich przez te sektory		Obecnie rybołówstwo boryka się z problemami strukturalnymi związanymi ze złym stanem populacji ryb komercyjnych, zmniejszającymi się kwotami połowowymi i starzejącym się pokoleniem rybaków.
Utrzymanie tych sektorów, kontynuacja istnienia	<ul style="list-style-type: none"> Wyznaczenie obszaru dla rybołówstwa przybrzeżnego lub wyznaczenie obszarów dla innych celów biorących pod uwagę interesy rybołówstwa przybrzeżnego <p>Wskaźniki sugerowane w literaturze:</p> <ul style="list-style-type: none"> pojemność brutto floty rybackiej połowcy w tonach 	<p>To wszystko prowadzi do zmniejszającej się rentowności (i również satysfakcji) z prowadzenia połowów i skutkuje zmniejszaniem się liczby aktywnych jednostek rybackich, co wynika także z możliwości uzyskania wsparcia (dotacji) na zaprzestanie połowów i wycofanie jednostek.</p> <p>Nie jest to jednak wpływ PZPPOM.</p> <p>W PZPPOM nie wyznaczono akwenów przeznaczonych dla rybołówstwa, ale działalność połowowa jest dopuszczona na całym POM za wyjątkiem ograniczeń wprowadzonych przepisami odrębnymi.</p> <p>PZPPOM zabezpiecza przestrzeń gwarantującą dostęp do i rozwój przystani i portów rybackich.</p> <p>PZPPOM chroni miejsca cenne dla migracji ryb.</p> <p>PZPPOM wskazuje akweny, w których powinny zostać wykonane analizy identyfikujące tarliska ryb komercyjnych.</p>

cel cząstkowy 1.7 – (środowisko) PZPPOM zapewnieni warunki stabilności wybrzeża (zmiany klimatu)

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Zwiększenie wiedzy uczestników (gmin) na temat stabilności wybrzeża	<ul style="list-style-type: none"> Liczba pozwoleń Liczba inwestycji związanych z wybrzeżem, zlokalizowanych w oraz poza obszarami wybrzeża (mola i ostrogi) 	<p>Szczegółowy opis poziomów ochrony wybrzeża, zmiany linii brzegowej spowodowanej inwestycjami został przedstawiony w niniejszym raporcie w rozdziale nr o ochronie brzegów (pełny opis w załączniku do Raportu). Opis zmian klimatu został również przedstawiony tamże.</p> <p>Kwestie ochrony brzegu morskiego przed powodzią, ustalenia poziomu ochrony brzegu, plany zarządzania ryzykiem powodziowym są regulowane przepisami odrębnymi, które są okresowo aktualizowane. Aktualizowany jest również program ochrony brzegów morskich.</p>
Wydawane pozwolenia zgodne z ideą stabilności wybrzeża		
Zapewniony wysoki poziom ochrony wybrzeża	<ul style="list-style-type: none"> Zmiany poziomów ochrony wybrzeża Liczba lub drastyczność szkód spowodowanych przez fale sztormowe Wyniki pomiarowe erozji wybrzeża 	<p>PZPPOM dodatkowo nakłada na inwestycje warunki co do sposobów ich realizacji tak aby utrzymać naturalny system ochrony brzegu. Zapisy PZPPOM są m.in. realizowane dotychczas poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> nakaz układania rurociągów czy infrastruktury przyłączeniowej MFW pod

cel cząstkowy 1.7 – (środowisko) PZPPOM zapewnieni warunki stabilności wybrzeża (zmiany klimatu)		
Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
		<p>powierzchnią dna oraz sposobem przewiertu horyzontalnego przez strefę brzegową;</p> <ul style="list-style-type: none"> ochronę nagromadzeń piasku do sztucznego zasilania brzegu wymóg przeprowadzenia analiz ruchu rumowiska przed realizacją inwestycji oraz prognozy wpływu inwestycji na ruch rumowiska.

cel cząstkowy 1.8 – (środowisko) PZPPOM zmniejsza negatywne presje na środowisko		
Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Identyfikacja najważniejszych presji negatywnych	<ul style="list-style-type: none"> Presje i wskaźniki ze Strategicznej OOS dla planu 	<p>Opis stanu środowiska na podstawie wyników państwowego monitoringu środowiska został przedstawiony w niniejszym raporcie w rozdziale o stanie środowiska morskiego.</p> <p>Na podstawie przeanalizowanych wyników PMŚ nie można wnioskować, że zapisy Planu przyczyniają się do pogorszenia czy poprawy stanu środowiska.</p> <p>Należy podkreślić, że PZPPOM wskazuje jeden obszar, który nie jest objęty ochroną jako obszar cenny, oraz wprowadza zestaw zasad i ograniczeń prowadzenia działalności ze względu na wartość środowiska. Analiza wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazuje na wykorzystywanie zapisów prośrodowiskowych PZPPOM. <u>Stosowne przykłady wskazano w Części I oceny.</u></p> <p>W momencie uruchomienia produkcji energii w morskich farmach wiatrowych realizacja PZPPOM będzie miała wpływ na osiągnięcie celów krajowych polityk energetycznych i klimatycznych oraz europejskiego Z. Ładu.</p>
Identyfikacja tego, w jaki sposób oraz jakie presje mogą zostać poruszone i złagodzone w planie		
Presje (do których może się odnieść plan) są pod kontrolą (dopuszczalne poziomy)	<ul style="list-style-type: none"> Liczba decyzji związanych z presjami środowiskowymi, biorąc pod uwagę zalecane ustalenia planu Wskaźniki presji ze Strategicznej OOS przeprowadzonej „ex ante” 	

CEL 2 – zapewnienie bezpieczeństwa narodowego i obrona państwa

cel cząstkowy 2.1 – PZPPOM przyczynia się do minimalizacji ryzyka poważnych wypadków na morzu		
Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Zrozumienie mechanizmu przestrzennego prowadzącego do wypadków Opracowanie przepisów przestrzennych	<ul style="list-style-type: none"> liczba przepisów związanych z różnymi rodzajami zagrożeń/wypadków (np. bufory, szerokość tras transportowych, strefy bezpieczeństwa wokół podpór turbin wiatrowych) 	<p>Dotychczas nie dało się w pełni skwantyfikować tego wskaźnika, gdyż wielkoskalowe inwestycje (np. MFW) nie są jeszcze realizowane.</p> <p>Inwestycje portowe, budowa nowych falochronów, itp. są regulowane przepisami odrębnymi wydawanymi przez administrację morską.</p>

cel cząstkowy 2.1 – PZPPOM przyczynia się do minimalizacji ryzyka poważnych wypadków na morzu

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
i środków zapobiegających wypadkom i umożliwiających podjęcie natychmiastowych działań		Dane o wypadkach morskich powodujących wycieki przekazane do niniejszego Raportu przez administrację morską nie wykazują wzmożenia incydentów w obszarach inwestycji (opis w rozdziale o transporcie). PZPPOM wskazuje na konieczność zachowania odległości 2 Nm pomiędzy turbiną wiatrową a skrajem akwenu T.
Utrzymanie istniejącego poziomu częstotliwości występowania wypadków pomimo zwiększonego wykorzystania morza	<ul style="list-style-type: none"> Brak wypadków związanych z żegluga Brak wypadków związanych z konstrukcjami 	PZPPOM wskazuje na konieczność ustanowienia strefy bezpieczeństwa wokół turbin wiatrowych.

cel cząstkowy 2.2 – Zapewnienie możliwości szkolenia wojskowego o wymaganym zakresie

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Kontrola intensywności wykorzystania morza przez wojsko	<ul style="list-style-type: none"> Obecna intensywność użycia przez wojsko + oczekiwana zmiana Procent obszarów morskich dla funkcji wojskowych 	Zapisy PZPPOM wskazują na nadrzędność funkcji bezpieczeństwa i obrona narodowa. Realizacja tej funkcji nie jest ograniczana zapisami PZPPOM.
Realokacja przestrzeni morskiej do celów wojskowych		PZPPOM wyznacza akweny i podakweny dla poligonów MW RP co zapewnienia odpowiednią przestrzeń na ćwiczenia.
Odpowiedni, uzasadniony obszar do celów wojskowych	<ul style="list-style-type: none"> Procent obszarów morskich dla funkcji wojskowych Okres zamknięcia obszarów wojskowych w dniach Udział szkoleń poza wyznaczonymi obszarami 	PZPPOM wyznacza podakweny na tory MW RP co zapewnia możliwość niezaburzonego przepływu jednostek pływających.

CEL 3 – zapewnienie koordynacji działań podmiotów działających na obszarze morskim i form wykorzystania morza, skoordynowanego zarządzania morskich i nadmorskich obszarów i ich zasobami

cel cząstkowy 3.1 – PZPPOM pełni funkcję informacyjną w stosunku do użytkowników PZPPOM (zewnętrznych i wewnętrznych)

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Wiedza użytkowników na	<ul style="list-style-type: none"> Liczba wniosków o interpretację planu Liczba wizyt na stronie 	Bazując na wynikach oceny satysfakcji z PZPPOM można stwierdzić, że zarówno ten

cel cząstkowy 3.1 – PZPPOM pełni funkcję informacyjną w stosunku do użytkowników PZPPOM (zewnętrznych i wewnętrznych)

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
temat morza się poszerza Świadome decyzje inwestorów dotyczące korzystania z morza	<ul style="list-style-type: none"> Liczba uczestników spotkania 	dokument jak i sam proces planistyczny spełniły ważną funkcję edukacyjną i informacyjną. Informacyjna rola PZPPOM i procesu planistycznego jest często podkreślana przez użytkowników obszarów morskich.
Skuteczne i oparte na dowodach zrównoważone wykorzystanie morza	<ul style="list-style-type: none"> Wnioski o korzystanie z morza zgodnie z przepisami dotyczącymi planowania 	Ważność PZPPOM i procesu planistycznego zostały dostrzeżone i są również przedmiotem nauczania wielu studiów kierunkowych, podyplomowych (np. na UG, PG, UMG), jako element konieczny przy efektywnym i świadomym korzystaniu z zasobów morza.

cel cząstkowy 3.2 – aktualizacja bazy informacji (zaktualizowany PZPPOM na podstawie nowych informacji)

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Regularna aktualizacja bazy danych	<ul style="list-style-type: none"> Jak często aktualizowana jest baza danych 	Po przyjęciu PZPPOM został uruchomiony geoportal administracji morskiej, na której dostępny jest PZPPOM oraz decyzje wydawane przez administrację morską.
Publicznie dostępna baza informacji	<ul style="list-style-type: none"> Dostępność mapy dla użytkowników 	Geoportal zawiera cztery grupy tematyczne: <ul style="list-style-type: none"> morska energetyka wiatrowa, morskie planowanie przestrzenne, ochrona wybrzeża, Sipam (przestrzenny wykaz decyzji). Przy okazji wykonania niniejszego Raportu została zaktualizowana baza danych w zakresie uwarunkowań do PZPPOM.

cel cząstkowy 3.3 – stworzenie odpowiednich warunków do prowadzenia interakcji lądowo-morskiej

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Znajomość podmiotów lądowych dotycząca stanu obszarów morskich Wszystkie zastosowania otrzymują pozytywne decyzje środowiskowe	<ul style="list-style-type: none"> Współpraca między gminami a administracją morską Liczba wspólnych spotkań z gminami 	Badanie satysfakcji z PZPPOM i procesu planistycznego było skierowane również do gmin i osób uczestniczących w procesie planistycznym. Niewielka liczba odpowiedzi z tej strony dowodzić może rotacji pracowników w gminach i niestabilnej pamięci instytucjonalnej. Dlatego ważne jest, aby proces monitoringu PZPPOM obejmował również interakcje z gminami (i innymi użytkownikami). W ramach przygotowania niniejszego Raportu została wykonana analiza dokumentów strategicznych i planistycznych gmin i województw nadmorskich, jak również analiza

cel cząstkowy 3.3 – stworzenie odpowiednich warunków do prowadzenia interakcji lądowo-morskiej

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Spójność lądu i morza	<ul style="list-style-type: none"> Liczba pozytywnych decyzji administracyjnych władz lądowych w strefie przybrzeżnej (obejmujących rurociągi, kable) Zadowolenie z decyzji PPOM podjętych przez władze lądowe w zakresie współdziałania lądu i morza 	<p>podstawowych wskaźników socjo-ekonomicznych.</p> <p>Dzięki temu administracja morska uzyskała aktualną wiedzę o planowanych sposobach zagospodarowania obszarów lądowych.</p>

cel cząstkowy 3.4 – PZPPOM pozwala na zmniejszenie defragmentacji przestrzeni POM

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Inwestorzy wiedzą, gdzie położyć kable	<ul style="list-style-type: none"> Informacje na temat kabli i potrzeb korytarza kablowego Obszar zajmowany obecnie przez kable 	<p>Realizacja infrastruktury liniowej opisana jest w niniejszym raporcie w rozdziale dotyczącym infrastruktury technicznej.</p>
Kable, rurociągi i inne elementy liniowe są układane w wyznaczonych korytarzach (równolegle)	<ul style="list-style-type: none"> procent kabli znajdujących się w korytarzach infrastrukturalnych 	<p>Wskaźniki stanowią dowód na pozytywną realizację zapisów PZPPOM.</p> <p>Przestrzegane są zapisy o oszczędnym korzystaniu z przestrzeni i prowadzeniu kabli prostopadle do brzegu w obszarze przybrzeżnym.</p> <p>Większość infrastruktury przyłączeniowej wykorzystuje podakweny wskazane w PZPPOM.</p>

cel cząstkowy 3.5 – minimalizacja zakresu obszarowego funkcji, które trwale zajmują przestrzeń (klastrowanie), np. farmy wiatrowe, wydobywanie ropy naftowej

Aspekt	Proponowane wskaźniki	Opis i ocena
Wzrasta świadomość inwestorów dotycząca obszarów przeznaczonych dla funkcji Zastosowania odpowiadają tym oznaczeniom	<ul style="list-style-type: none"> Procent obszarów przeznaczonych dla akwakultury, energetyki i górnictwa Wnioski od inwestorów dotyczące miejsca inwestycji, podzielone na specjalnie wyznaczone obszary i te, które znajdują się poza ich granicami 	<p>Analiza naruszeń postanowień PZPPOM poprzez zestawienie odmów wydania pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów jest przedstawiona w części I oceny.</p>
Racjonalizacja oznaczeń przestrzennych	<ul style="list-style-type: none"> Rozwój funkcji poza wyznaczonymi obszarami 	<p>Analiza wskazuje wysoką świadomość inwestorów co do obszarów przeznaczonych na rozwój konkretnych funkcji.</p>

Przeprowadzony test propozycji metodyki oceny skutków realizacji PZPPOM, która została wypracowana dla polskiego planu w ramach projektu PanBalticScope, wskazuje, że największą trudnością jest praca ze wskaźnikami ilościowymi. Należałoby kontynuować wysiłek w kierunku dopasowania proponowanych wskaźników do realnie

dostępnych danych i wypracować ostateczny zestaw konkretnych wskaźników pozwalających na ocenę ilościową. Zaproponowana metodyka (czyli wyjście od celów, podział na cele cząstkowe i oceniane aspekty) pozwala natomiast na dość celną ocenę jakościową, stworzenie narracji opisującej wdrażanie PZPPOM. Należy podkreślić, iż taka ocena jakościowa powinna być zweryfikowana poprzez spotkanie z użytkownikami obszarów morskich.

4) Analiza konfliktów społecznych wynikających z realizacji PZPPOM

Do oceny intensywności konfliktów społecznych wynikających z realizacji PZPPOM wykorzystano cztery podejścia:

- a) analizę decyzji odmownych na wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz na układanie i utrzymywanie kabli i rurociągów, a także odmowy uzgodnienia projektów robót geologicznych na poszukiwanie i rozpoznawanie kopalin ze złóż;
- b) analizę postępowań sądowych o zmianę postanowień PZPPOM;
- c) wyniki oceny procesu partycypacji publicznej w morskim procesie planistycznym w Polsce w latach 2016-2021;
- d) ocenę wskaźnikową wdrażania PZPPOM wypracowaną dla POM w ramach projektu PanBalticScope.

Wszystkie te cztery podejścia (opisane szerzej w poprzednich częściach niniejszego Raportu) wskazały na brak konfliktów społecznych wynikających z realizacji PZPPOM. Jak już wcześniej wspomniano, dotychczas nie zostały bowiem zidentyfikowane nowe znaczące konflikty przestrzenne. To również może być dowodem na to, że proces planistyczny, PZPPOM i jego wdrożenie przyczyniają się do łagodzenia lub nawet unikania konfliktów.

Podsumowując, można stwierdzić, co następuje:

- zgodnie z informacjami przekazanymi przez administrację morską nie zostały dotychczas złożone żadne skargi na zapisy PZPPOM;
- badanie satysfakcji z PZPPOM i udziału społeczeństwa w procesie planistycznym wykazało, że proces został oceniony pozytywnie;
- decyzje odmowne mają charakter sporadyczny, w licznych przypadkach następuje uzgodnienie inwestycji po dokonaniu zmian przez wnioskodawcę, tak by planowania inwestycja nie naruszała postanowień PZPPOM (rozwiązania kompromisowe).

Analiza odmów wskazuje, że ich przyczyną było raczej zagrożenie dla interesu gospodarki narodowej niżeli z zapisy samego planu. Kilka odmów wynikało jednak z przyczyn

leżących po stronie planu, w tym nieprecyzyjnego określenia niektórych funkcji, co mogło rodzić konflikty nie tyle społeczne, co raczej ekonomiczne. Chodziło głównie o pojedyncze pływające turbiny wiatrowe jako komplementarne dla funkcji podstawowej.

Jak wspomniano, badanie satysfakcji interesariuszy nie wykazało istotnych konfliktów związanych z wdrażaniem PZPPOM. Należy jednak zwrócić uwagę, że ograniczono je do osób czynnie włączających się w konsultacje i spotkania dot. planowania zagospodarowania przestrzennego POM. Inne badania socjologiczne prowadzone w wybranych grupach polskich interesariuszy zdają się dowodzić, że niektóre grupy społeczne (rybacy, młodzi ludzie itp.) czuły się wykluczone z tego procesu. Jednak konflikty jak te wspomniane powyżej, wydają się być mitygowane poza procesem planistycznym. Przykładem może być kodeks dobrych praktyk współistnienia MFW i rybołówstwa morskiego, jaki powstaje w ramach prac Porozumienia Sektorowego na rzecz rozwoju MEW, czy też oddolna inicjatywa jednego z inwestorów MFW rekompensowania rybakom utraconych dochodów z powodu utrudnień w połowach. Należy podkreślić, iż PZPPOM rekomendował prowadzenie takiego dialogu w celu wypracowania zasad współużytkowania obszarów MFW.

5) Identyfikacja negatywnych skutków realizacji PZPPOM

PZPPOM jest dokumentem dokonującym wyborów strategicznych między różnymi sposobami wykorzystania POM. Wskazówką w tym zakresie są przesądzania i postanowienia głównych dokumentów strategicznych z poziomu UE, krajowego i regionalnego oraz obowiązujące akty prawne. Nie oznacza to jednak, że dokonując tych wyborów, można całkowicie uniknąć negatywnych skutków (tzw. sytuacja win-win), tzn. kosztów tych decyzji zarówno o charakterze społecznym, jak i ekologicznym. W trakcie przygotowania PZPPOM zidentyfikowano najważniejsze źródła potencjalnych kosztów realizacji postanowień planu, związane głównie z rosnącą intensyfikacją zagospodarowania POM. W jej rezultacie oczekiwano wzrostu presji antropogenicznej na funkcjonowanie ekosystemów morskich, spadku opłacalności tradycyjnych sektorów morskich (min. rybołówstwa), zanieczyszczenia krajobrazu i defragmentacji dna morskiego, jak również wzrostu tempa cofania się brzegu ze względu na wznoszone konstrukcje na morzu.

Wyniki zebrane w tym raporcie nie potwierdziły tych oczekiwań. W ciągu niespełna trzech lat realizacji planu nie zanotowano negatywnych skutków jego wdrażania (patrz też podrozdział o konfliktach). Wprawdzie polskie rybołówstwo traci bazę ekonomiczną, problemem jest też erozja brzegu, stan ekosystemów morskich jest nadal niezadowalający, postępuje wyludnianie mniejszych miejscowości nadmorskich, ale nie jest to efekt wdrażania planu. Pogorszenie się wyników połowowych (zmniejszanie się stada dorsza) wydaje się być pochodną nadmiernej eksploatacji i zmian klimatycznych, podobnie jak rosnące zagrożenia związane ze wzrostem poziomu morza obejmujące coraz większe

obszary, w tym tak ważne dla kraju miejscach, jak Gdańsk, Żuławy czy Półwysep Helski. Nie daje się zauważyć istotnego wzrostu skali i liczby wypadków morskich, w tym rozlewów olejowych. Żegluga w POM odbywa się w miarę swobodnie i bezpiecznie. W trakcie obowiązywania planu nie doszło do zmian w liczbie koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż kopalin czy wydobywanie kopalin ze złóż.

Nie oznacza to jednak, że część oczekiwanych skutków negatywnych się nie pojawi w przyszłości. Głębokowodny Terminal Kontenerowy w porcie Świnoujściu czy podejście do niego jest ciągle na etapie projektowym. Wznoszenie MFW właśnie teraz wchodzi w fazę konstrukcyjną i będzie prowadziło do wzrostu presji na funkcjonowanie morskich ekosystemów, defragmentacji dna czy zanieczyszczenia krajobrazu. Powstanie potrzeba monitorowania tych negatywnych skutków nie tylko na poziomie planu, ale także na poziomie inwestycji, jak jest to czynione w Belgii czy w Niemczech.

Plan stara się jednak zapobiegać wielu negatywnym skutkom, np. wskazując na potrzebę zagłębiania kabli pod dnem szczególnie w strefie blisko brzegu lub nakazując minimalną szerokość korytarzy przelotu ptaków migrujących. To, czy zapisy te okażą się wystarczające i skuteczne, powinno być przedmiotem ciągłej oceny administracji morskiej. Kolejnym dylematem jest ocena, na ile skutki pozytywne planu (np. nowe miejsca pracy w miejscowościach nadmorskich, ekologiczna energia, sztuczne rafy i miejsca schronienia ryb) będą przeważać nad skutkami negatywnymi. Brakuje wiedzy na ten temat oraz adekwatnych metod szacunku.

III. OCENA SPÓJNOŚCI PZPPOM Z PLANAMI KRAJÓW SĄSIADUJĄCYCH

W ramach badania stanu zagospodarowania polskich obszarów morskich wykonano analizę spójności PZPPOM z obowiązującymi planamiorskimi krajów sąsiadujących.

Analiza wykazała generalnie spójność planów na poziomie zarówno wydzielen, jak i celów planowania. Jest to efektem wieloletniej współpracy bałtyckiej w dziedzinie planowania morskiego prowadzonej przez Grupę Roboczą ds. Planowania Morskiego Helcom-VASAB.

Mapa zbiorcza pokazująca wydzielienia PZPPOM oraz planów krajów sąsiadujących znajduje się na końcu analiz – Rysunek 82.

Plany zagospodarowania przestrzennego niemieckich obszarów morskich

W Niemczech planowanie obszarów morskich podzielone jest kompetencyjnie pomiędzy kraje związkowe i Ministerstwo Federalne. Za planowanie przestrzenne w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Północnym i Bałtyckim odpowiada Federalne Ministerstwo oraz Federalna Agencja Morska i Hydrograficzna. Od grudnia 2021 r. odpowiedzialność ta spoczywa na Federalnym Ministerstwie Mieszkalnictwa, Rozwoju Miast i Budownictwa (BMWSB).

Za planowanie obszarów wód wewnętrznych oraz morza terytorialnego na Morzu Północnym i Bałtyckim odpowiadają przybrzeżne kraje związkowe (Landy) – za obszar sąsiadujący z PZPPOM odpowiada Meklemburgia-Pomorze Przednie.

Najnowszy morski plan zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE (dalej plan WSE) został opublikowany we wrześniu 2021 r.

Plan ten wyznacza ramy dla użytkowania i działalności, w tym planowania sektorowego (Plan Rozwoju Miejsc pod energetykę), badań oraz decyzji na poziomie projektów. Określa cele (prawnie wiążące) oraz zasady (wytyczne, które należy szczególnie uwzględniać, np. w procesie decyzyjnym na poziomie projektów, uwzględniając odpowiednie interesy) w odniesieniu do:

- użytkowania gospodarczego i naukowego;
- zapewnienia bezpieczeństwa i efektywności ruchu morskiego;
- poprawy i ochrony środowiska morskiego.

Obszar planowania obejmuje niemiecką EEZ na Morzu Północnym i Bałtyckim, jednak nie uwzględnia oznaczonego na mapie obszaru północnych podejść do portów w Świnoujściu i Szczecinie oraz kotwiczowiska nr 3 z powodu sprzecznych opinii prawnych. Zgodnie z niemieckim stanowiskiem obszar ten jest częścią niemieckiej EEZ, natomiast w stosunkach z Polską nie są tam wykonywane żadne prawa ani władztwo

suwerenne. Według stanowiska polskiego obszar ten stanowi część polskiego morza terytorialnego.

Głównym celem planu WSE jest umożliwienie takiego korzystania z zasobów morza i ich ochrona, aby przyczynić się do dobrego stanu morza oraz zapewnienia przestrzeni dla bioróżnorodności, ochrony klimatu i szerokiego wachlarza usług ekosystemowych. Zasoby morskie powinny być użytkowane odpowiedzialnie, jako podstawa zrównoważonej gospodarki morskiej, zapewniającej dobrobyt obecnym i przyszłym pokoleniom, z naciskiem na technologie przyjazne klimatowi, takie jak morskie farmy wiatrowe i inne odnawialne źródła energii, wspierające krajowe i międzynarodowe cele klimatyczne, przy jednoczesnym zapewnieniu miejsca na „tradycyjne” formy użytkowania, jak żegluga, rybołówstwo, rekreacja itp.

Podobnie jak w planie z 2009 r., podstawowa struktura zaktualizowanego planu opiera się na analizie ruchu statków na podstawie informacji AIS. Zgodnie z Konwencją UNCLOS żegluga ma szczególne znaczenie w użytkowaniu przestrzeni morskiej, dlatego główne trasy żeglugowe są wyznaczone jako obszary priorytetowe, które muszą być wolne od przeszkód (głównie stałej infrastruktury).

Drugim istotnym uregulowaniem jest wyznaczenie obszarów priorytetowych i zarezerwowanych dla morskiej energii wiatrowej, aby unikać i minimalizować poważne konflikty z innymi formami użytkowania oraz ze środowiskiem morskim, przy jednoczesnym wspieraniu rozwoju energetyki wiatrowej na morzu zgodnie z celami politycznymi.

Oprócz regulacji przestrzennych dla kabli, rurociągów i badań, które były uwzględnione w planie z 2009 r., w nowym planie ujęto również ochronę środowiska morskiego poprzez wyznaczenie dedykowanych obszarów priorytetowych i rezerwowych, wydobywanie surowców oraz aspekty bezpieczeństwa, w tym obrony narodowej i sojuszniczej.

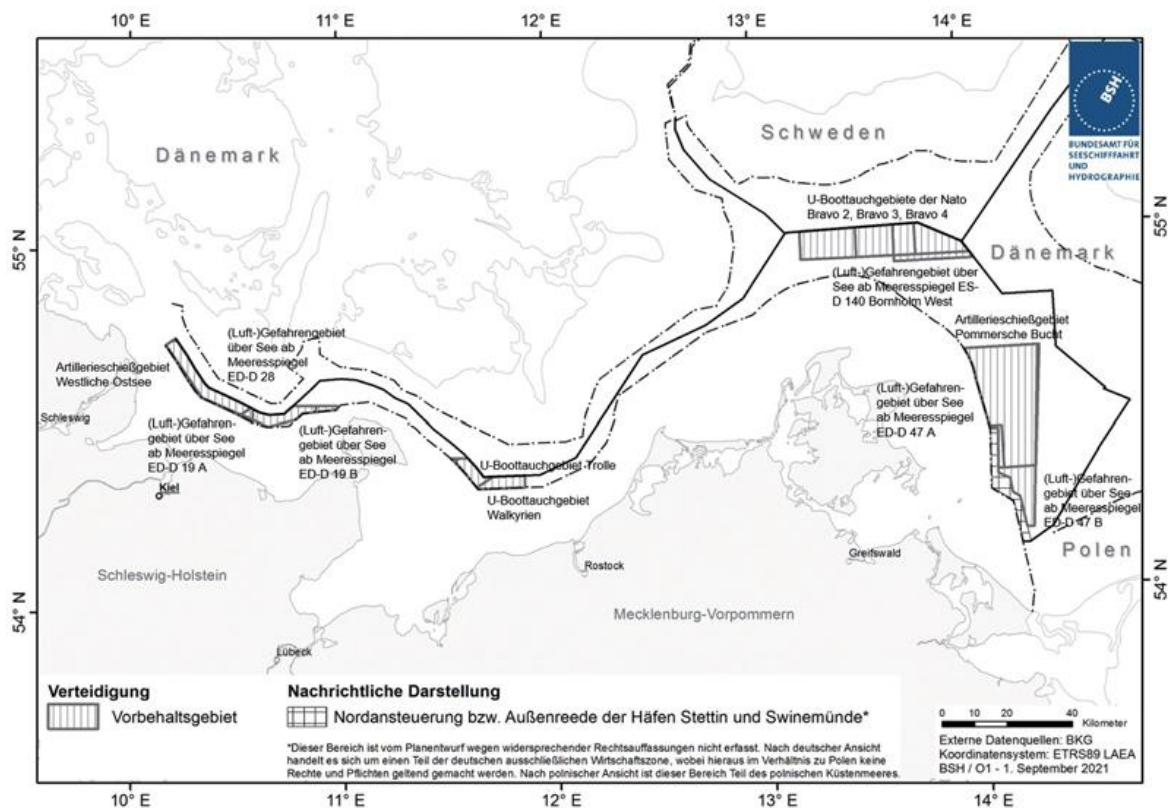
W obszarze przyległym do PZPPOM na Zatoce Pomorskiej w planie WSE wyznaczone są przede wszystkim obszary priorytetowe dla żeglugi, obszary priorytetowe dla ochrony przyrody, obszary zarezerwowane dla obronności oraz dla badań naukowych.

Ocena spójności

W planie WSE wyznaczono (Rysunek 78):

- obszar priorytetowy dla żeglugi SO3 – spójny co do osi kierunku z akwenem POM.15.T (i strefą S5 w planie duńskim);
- obszar priorytetowy dla żeglugi SO2 – spójny z akwenem POM.01.Ip, zapewniający dostęp do portów w Szczecinie i Świnoujściu;
- obszar priorytetowy dla infrastruktury liniowej LO8 – przecinający obszar SO2 (w tym ruch z portów polskich), poprowadzony po przebiegu rurociągu NordStream, dopuszczający kładzenie infrastruktury przyłączającej MFV;

- obszar priorytetowy dla ochrony przyrody dla obszaru Natura 2000 Pommersche Bucht – Rönnebank – spójny z akwenem POM.12.O oraz POM.11.Pw:
 - zasady dla tego obszaru nie mają zastosowania do obszaru podejścia północnego i red zewnętrznych portów w Szczecinie i Świnoujściu (czyli POM01.Ip);
 - uwaga – jeden z wariantów przebiegu nowego toru podejściowego do portu zewnętrznego w Świnoujściu sugeruje przejście przez ten obszar;
- obszary zastrzeżone dla obrony zgodnie z ich przeznaczeniem wojskowym – obszar strzelań artylerii Pommersche Bucht oraz obszar wojskowej przestrzeni powietrznej ED-D 47 B (Rysunek 78) – wydzielone w bezpośrednim sąsiedztwie akwenu POM.01.Ip, co może wpływać ograniczająco na zapewnienie ciągłości ruchu na trasie do polskich portów. Ten potencjalny konflikt przestrzenny od lat jest przedmiotem rozmów polsko-niemieckich.



Rysunek 78. Ustalenia dot. obrony narodowej i sojuszniczej na Morzu Bałtyckim
Źródło: Plan WSE

Obszar morza terytorialnego Zatoki Pomorskiej objęty jest planem zagospodarowania kraju federalnego Meklemburgii-Przedniego Pomorza – Programem Rozwoju Przestrzennego (dalej SDP). Nowy SDP został przyjęty rozporządzeniem Kraju Związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie w 2016 r. i jest aktem prawnym, opublikowanym w Dzienniku Ustaw i Rozporządzeń. Zasadą przewodnią rozwoju

przestrzennego Meklemburgii pozostaje niezmiennie dążenie do zrównoważonego rozwoju poprzez budowanie harmonijnych relacji między gospodarką, zatrudnieniem, ochroną środowiska i rozwojem, z naciskiem na zapewnienie równych warunków życia.

SDP obejmuje swoim zasięgiem wody terytorialne, aby już na wczesnym etapie zapewnić zarządzanie konfliktami pomiędzy wdrażaniem nowoczesnych technologii (morskiej energetyki wiatrowej), turystyki i ochrony przyrody, a także tradycyjnymi sektorami, takimi jak żegluga, rybołówstwo czy obronność.

Program SDP na morzu terytorialnym wyznacza obszary priorytetowe i odpowiednie (*suitable*) (gdzie dany sposób użytkowania ma pierwszeństwo przed innymi konkurencyjnymi użytkowaniem przestrzeni) oraz obszary rezerwowe (*reserved*), gdzie np. w późniejszym procesie licencyjnym dany sposób użytkowania jest brany pod uwagę w szczególny sposób w porównawczej ocenie z innymi konkurencyjnymi użytkowaniem, działaniami i projektami.

Rozstrzygnięcia w SDP wynikają głównie z rozwoju obszarów przybrzeżnych. Obejmują przede wszystkim ochronę środowiska morskiego, wydobywanie piasku i żwiru, turystykę, obszary odpowiednie dla morskiej energetyki wiatrowej (które wykluczają dalszy rozwój tej energetyki poza wyznaczonymi strefami) oraz korytarze dla infrastruktury liniowej (kable, rurociągów). Żegluga nie jest regulowana, a na mapie SDP przedstawiono jedynie niektóre główne trasy, które mają pozostać wolne dla transportu morskiego.

Ocena spójności

W SDP na obszarze sąsiadującym z PZPPOM wskazano:

- przybrzeżny obszar morski przeznaczony dla turystyki;
- obszar dla ochrony przyrody i kształtowania krajobrazu (*reserved area*);
- obszary priorytetowe dla żeglugi (spójne z POM.01.Ip – zapewniają wolną i bezpieczną przestrzeń dla ruchu jednostek do/z portu Szczecin-Świnoujście).

Obszary te sąsiadują z jednym akwenem z PZPPOM – POM.01.Ip (Rysunek 82).

Plan zagospodarowania przestrzennego duńskich obszarów morskich

Pierwszy Plan zagospodarowania przestrzennego duńskich obszarów morskich (projekt rozporządzenia wykonawczego) został poddany konsultacjom 31 marca 2021 r. i od razu nabrał mocy prawnej. Okres konsultacji trwał sześć miesięcy, do 30 września. Ostatecznie plan duński został przyjęty 29 września 2023 r.

W listopadzie 2023 r. rozpoczęto nowelizację planu, uzgodnione poprawki zostały skierowane do konsultacji. Z informacji ze spotkania Forum Planistów, które odbyło się we wrześniu 2024 r. wynika, że rewizja planu została przyjęta. Plan duński jest planem cyfrowym i jest dostępny pod adresem: <https://havplan.dk/en/page/info>.

Plan zagospodarowania przestrzennego duńskich obszarów morskich (dalej Plan duński/Plan) bierze pod uwagę cele rozwoju szeregu sektorów, m.in.: energetyki morskiej, transportu morskiego, infrastruktury transportowej, rybołówstwa i akwakultury, wydobycia surowców z morza, a także zwraca uwagę na potrzeby ochrony i poprawy jakości środowiska morskiego.

Plan duński ma charakter ogólny i określa ramy, w zakresie których organy publiczne mogą udzielać zezwoleń lub przyjmować plany zgodnie z innymi przepisami prawa. Realizacja konkretnego przedsięwzięcia (inwestycji) zależy jednak od planów sektorowych. Wskazanie obszarów w planie nie jest równoznaczne z prawem do wykorzystania obszaru do danego celu lub projektu.

Plan dotyczy duńskich wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej. Dzieli on duńskie obszary morskie m.in. na: strefy rozwoju, strefy korytarzy żeglugowych, strefy ochrony lotnictwa, strefy korytarzy kablowych dla odnawialnych źródeł energii, strefy rurociągów przesyłowych, strefy ochrony przyrody i środowiska oraz strefy użytkowania ogólnego.

Plan duński wyznacza strefy rozwoju m.in. dla takich działań/celów jak:

- Odnawialne źródła energii (Ev);
- Odnawialne źródła energii i wyspy energetyczne (Ei);
- Poszukiwanie i wydobycie ropy i gazu (Eo);
- Magazynowanie CO₂ (Ec);
- Akwakultura morska (Ah);
- Wydobycie zasobów naturalnych (R);
- Morskie dziedzictwo archeologiczne (Mk).

Organy publiczne mogą wydawać zezwolenia związane z tymi sektorami jedynie wtedy, gdy przedsięwzięcie znajduje się lub użytkowanie obszaru ma miejsce w strefie rozwoju przeznaczonej dla danego sektora lub projektu.

Plan duński wyznacza także strefy dla następujących celów:

- Korytarze żeglugowe (S);
- Trasy podejścia dla lotnictwa (Ii);
- Odległości strefy bezpieczeństwa dla lotnictwa (Ir);
- Korytarze infrastrukturalne dla kabli przyłączeniowych odnawialnych źródeł energii na morzu (Ek);
- NordStream 2 (Er);
- Morskie depozyty archeologiczne (Mk).

Wyznaczenie korytarzy żeglugowych, tras podejścia i stref bezpieczeństwa dla lotnictwa nie ogranicza dostępu do obszarów morskich zarówno żeglugi, jak i lotnictwa poza tymi obszarami. Wyznaczenie korytarzy dla rurociągów przesyłowych również nie nakłada ograniczeń na możliwość układania rurociągów przesyłowych poza nimi, podobnie w przypadku korytarzy kabli przyłączeniowych odnawialnych źródeł energii.

Obszary, które są uwzględnione jako obszary Ramowej Dyrektywy w sprawie strategii morskiej, obszary Natura 2000 (obszary siedliskowe i ochrony ptaków), obszary Ramsar, rezerваты przyrody i łowieckie lub obszary chronione są wskazane w planie jako obszary ochrony przyrody i środowiska (N).

Inne obszary są oznaczone w Planie duńskim jako strefy użytkowania ogólnego. Zapewniają one możliwość korzystania takim sektorom jak rybołówstwo, nawigacja oraz inne działania i instalacje, które nie zostały uwzględnione w Planie duńskim, w tym na przykład rozbudowa portów, urządzenia ochrony wybrzeża, turystyka, sport i rekreacja.

Istniejące obiekty i sposoby użytkowania nie są objęte planem zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Plan duński nie wpływa również na prawo do przedłużenia istniejących zezwoleń wydanych przed 31 marca 2021 r.

Istniejące i przyszłe działania, które służą wyłącznie celom obronnym lub bezpieczeństwa narodowego, nie są ograniczone przez Plan duński. Mogą one mieć miejsce na morskich poligonach strzeleckich i treningowych Duńskich Sił Zbrojnych, ale nie są ograniczone tylko do tych obszarów.

W Planie duńskim wokół wyspy Bornholm wyznaczono następujące akweny graniczące z PZPPOM (Rysunek 84):

- Strefy użytkowania ogólnego: G19, G90, G3, G4 i G16;
- Strefy korytarzy żeglugowych: S5, S12, S11 i S21;
- Obszary ochrony przyrody i środowiska – N91.

Szczegółowe regulacje dla stref użytkowania ogólnego o oznaczeniu G – w strefach ogólnych:

- zapewniona jest możliwość prowadzenia rybołówstwa, żeglugi oraz innych działań i lokowania obiektów, które nie są przewidziane w Planie , w tym np. rozbudowa portów, urządzenia ochrony wybrzeża, turystyka, sport i rekreacja;
- nie mogą być wydawane zezwolenia ani przyjmowane plany projektów, dla których w planie wyznaczono już strefy rozwoju;
- mogą być wydawane zezwolenia lub przyjmowane wnioski dotyczące użytkowania obszaru i obiektów, dla których nie wyznaczono stref rozwoju, w tym dot. użytkowania obszarów i obiektów, które nie są uwzględnione w Planie duńskim.

Szczegółowe regulacje dla stref korytarzy żeglugowych o oznaczeniu S – strefy te zostały wyznaczone w planie jako korytarze żeglugowe. Wiąże się to z ograniczeniem dostępu do połowów w tym obszarze, jednak może to wynikać również z innych przepisów. Celem wyznaczenia korytarzy żeglugowych jest zapewnienie swobody żeglugi (brak, przeszkód utrudniających swobodną żeglugę).

W strefach korytarzy żeglugowych:

- zezwolenia oraz plany dotyczące użytkowania obszaru i obiektów mogą być wydawane tylko wtedy, gdy nie uniemożliwiają lub nie utrudniają one w znaczący sposób nawigacji;
- mogą być wydawane zezwolenia lub przyjmowane wnioski lub projekty, dla których wyznaczono strefy rozwoju, tylko wtedy, gdy korytarz został również wyznaczony jako strefa dla danego celu lub projektu;
- jeśli korytarz jest również wyznaczony jako strefa rozwoju dla innego celu, w szczególnych przypadkach, po konsultacji z Ministrem Przemysłu, Biznesu i Spraw Finansowych, mogą być wydawane zezwolenia lub przyjmowane plany dotyczące użytkowania obszaru i obiektów dla tego celu lub projektu, nawet jeśli oznacza to, że cała lub znacząca część korytarza nie będzie mogła być wykorzystywana do nawigacji;
- w szczególnych przypadkach i po konsultacji z Ministrem Przemysłu, Biznesu i Spraw Finansowych mogą być wydawane zezwolenia lub przyjmowane plany na działania i obiekty w tym korytarzu, dla których nie wyznaczono stref rozwoju, tj. użytkowania i obiekty nieprzewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, nawet jeśli oznacza to, że cała lub znacząca część korytarza nie będzie mogła być wykorzystywana do nawigacji.

Na obszarze S11 wyznaczono strefę dla wydobywania zasobów naturalnych (R19, R14 i R12), korytarz dla kabli Ek15 oraz obszar dla wyspy energetycznej Ei13. Przez pozostałe strefy korytarzy żeglugowych przechodzą jedynie korytarze dla kabli/rurociągów.

Ocena spójności

Plan duński jest spójny z PZPPOM na poziomie wydzielen:

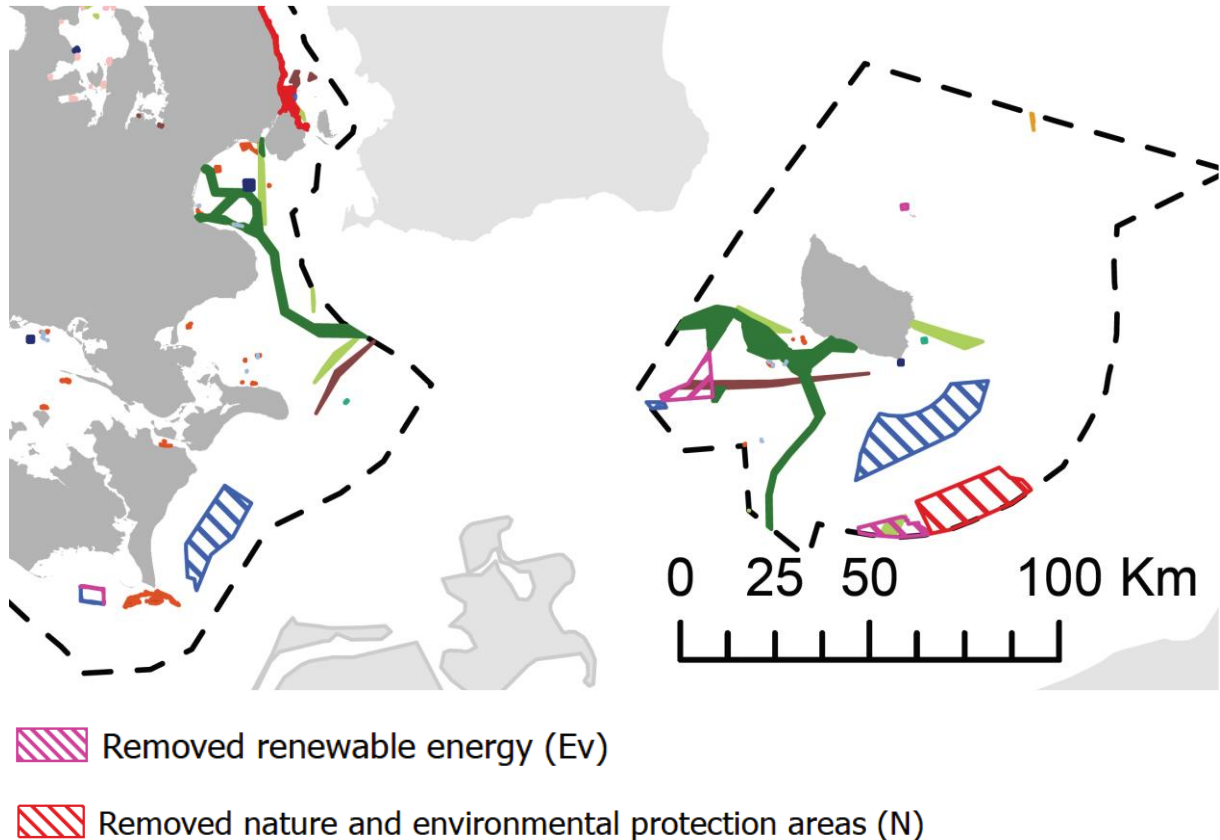
1. Wyznaczone strefy korytarzy żeglugowych (S) uwzględniają wyznaczenia PZPPOM:

- Strefa S5 – spójna co do kierunku osi z POM.15.T;
- Strefa S12 – spójna co do kierunku osi i szerokości z POM.10.T;
- Strefa S11 – spójna co do kierunku osi z POM.47.T;
- Strefa S 21 – spójna co do kierunku osi i szerokości z POM.49.T.

Strona duńska w rewizji planu zmieniła wydzielenia pod morskie farmy wiatrowe, tak aby utrzymać spójność z akwenem POM.10.T. Stało się tak na wniosek polskiej strony złożony w ramach konsultacji (Rysunek 79).

2. Wyznaczony obszar N91 nie stoi w konflikcie z PZPPOM. W trakcie rewizji Planu duńskiego wycofano obszar N, który był położony bezpośrednio w sąsiedztwie akwenu POM.14.E (Rysunek 79).

Wyznaczone strefy użytkowania ogólnego (G) są spójne co do zasięgu oraz co do zasad z akwenami o funkcji podstawowej P i Pw. Plan duński nie wyznacza w tym obszarze stref dla wydobywania węglowodorów.



Rysunek 79. Zmiany w wydzieleniach duńskiego planu, rewizja, 2024

Źródło: Maritime Spatial Plan, Explanatory Notes, November 2023, Maritime Spatial Plan secretariat str 51.

Plan zagospodarowania przestrzennego szwedzkich obszarów morskich

W lutym 2022 r. rząd Szwecji przyjął trzy odrębne morskie plany przestrzenne dla swoich wód terytorialnych i wyłącznej strefy ekonomicznej – osobny dla Zatoki Botnickiej, dla Morza Bałtyckiego i dla cieśnin Skagerrak/Kattegat. Z punktu widzenia Polski znaczenie ma plan dla Morza Bałtyckiego i jego ósma część – Bałtyk południowo-wschodni – jako sąsiadujący z polską wyłączną strefą ekonomiczną.

Plan szwedzki jest planem o charakterze strategicznym, dostarczającym wytycznych co do najlepszych sposobów wykorzystania obszarów morskich w formie wydzielen

o proponowanych funkcjach. Użytkowania przewidziane dla danego obszaru mają pierwszeństwo przed innymi. W wielu obszarach morza różne sposoby użytkowania mogą współistnieć, jeśli dostosują się wzajemnie. Plany przestrzenne wskazują, które z nich mają pierwszeństwo oraz jakie dostosowania są konieczne.

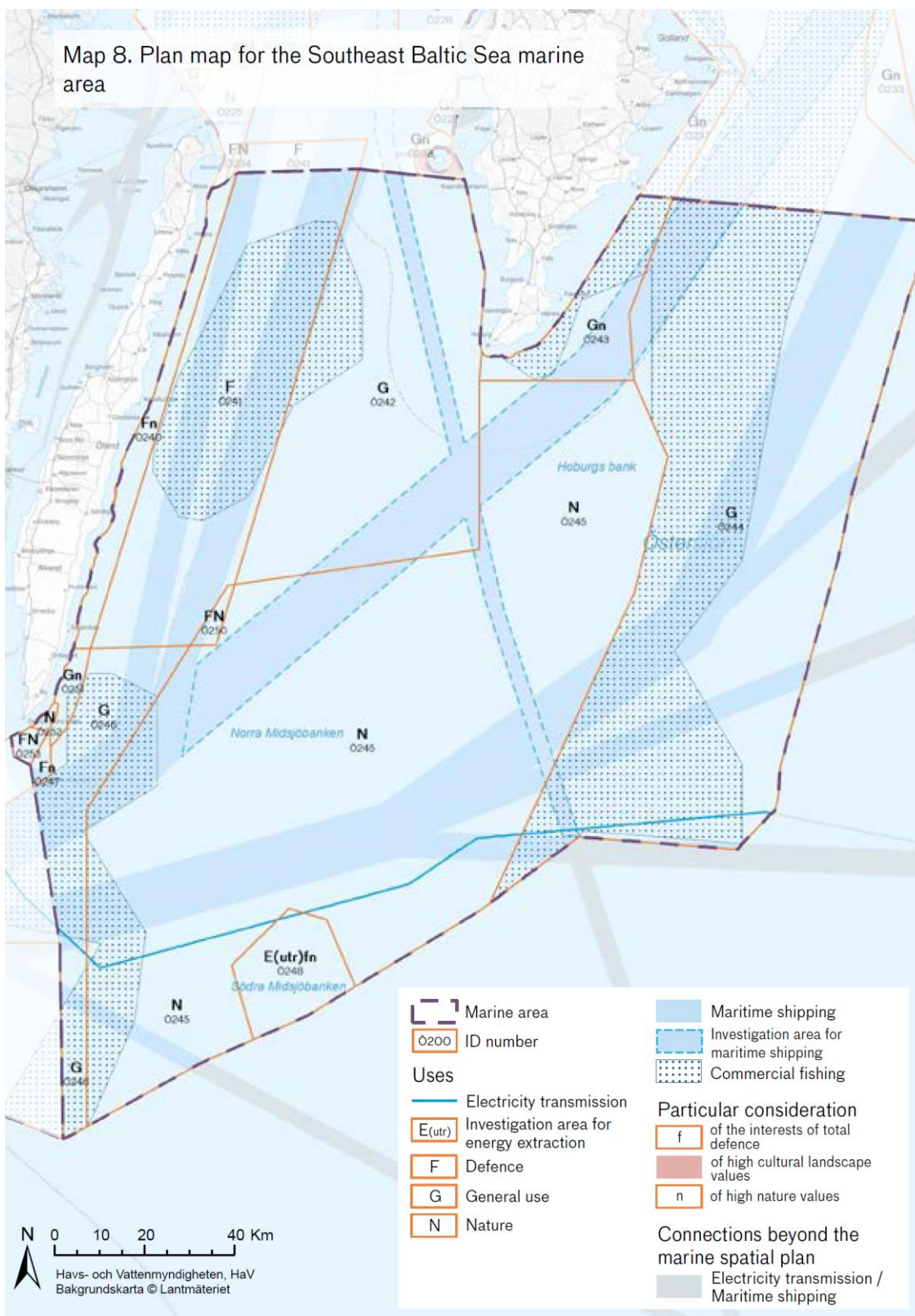
Mapa planu powinna być interpretowana w przybliżonej skali od 1:700 000 do 1:1 000 000. Granice i oznaczenia na mapie są ogólne ze względu na wspomniany strategiczny charakter morskich planów przestrzennych.

Plan szwedzki obejmuje trzynaście kategorii użytkowania:

- przesył energii elektrycznej;
- pozyskiwanie energii;
- obszar badawczy dla pozyskiwania energii;
- obronność;
- kultura;
- natura;
- rekreacja;
- wydobywanie piasku;
- obszar badawczy dla wydobycia piasku;
- żegluga;
- potencjalna żegluga;
- rybołówstwo komercyjne;
- użytkowanie ogólne.

Plan szwedzki określa także obszary, w których należy uwzględnić wysokie walory przyrodnicze, wysokie wartości krajobrazu kulturowego lub interesy związane z obronnością Szwecji (tzw. *total defence*) (Rysunek 80).

Akweny przyległe do PZPPOM przedstawia Tabela 37.



Rysunek 80. wydzielenia Planu szwedzkiego 2022 dla obszaru Bałtyku południowo-wschodniego

Źródło: Marine Spatial Plans for the Gulf of Bothnia, the Baltic Sea and the Skagerrak/Kattegat National planning in Sweden's territorial waters and exclusive economic zone

Tabela 37. wydzielenia w obszarze planistycznym Bałtyk południowo-wschodni

Obszar	Użytkowania	Szczególne uwzględnienie	Priorytet lub specjalne dostosowanie dla współistnienia	Powód przyznania priorytetu
Ö245 Oznaczenie N	<ul style="list-style-type: none"> Ochrona przyrody Żegluga Obszar badań (Żegluga) Rybołówstwo Przesył 		Ochrona przyrody ma pierwszeństwo nad pozyskiwaniem energii	Zgodnie z Rozdziałami 3 i 4 Kodeksu Ochrony Środowiska, obszary Natura 2000 mają pierwszeństwo przed dwoma roszczeniami o znaczeniu krajowym dotyczącymi farm wiatrowych. Uznano, że te sposoby użytkowania terenu są ze sobą niekompatybilne
Ö248 Oznaczenie E(utr)fn <i>E(utr)</i> Obszar badań dotyczący pozyskiwania energii – Obszar o korzystnych warunkach dla pozyskiwania energii, gdzie wymagane jest dalsze badanie w celu ustalenia, czy pozyskiwanie energii jest najbardziej odpowiednim zastosowaniem	<ul style="list-style-type: none"> Obszar badań dla wydobywania energii Przesył energii elektrycznej 	Interesy obrony narodowej. Wysokie wartości przyrodnicze: siedlisko rafowe, obszar dla ptaków i ssaków oraz klimatyczne schronienie dla omułka (małża)	Wydobycie energii powinno być dostosowane do wartości przyrodniczych	Działalność lub interwencja, która może znacząco wpłynąć na obszar chroniony na mocy Rozdziału 7, Artykułu 28 Kodeksu Ochrony Środowiska, czyli obszar Natura 2000, zawsze wymaga specjalnego postępowania licencyjnego
Ö244 i 246 Oznaczenie G	<ul style="list-style-type: none"> Użytkowanie ogólne Żegluga morska Obszar badań dla żeglugi morskiej Rybołówstwo Przesył energii elektrycznej 			

Źródło: *Marine Spatial Plans for the Gulf of Bothnia, the Baltic Sea and the Skagerrak/Kattegat, National planning in Sweden's territorial waters and exclusive economic zone, 2022*

Plan szwedzki z 2022 r. wyznacza obszar badawczy pod kątem wydobycia energii na Południowej Ławicy Środkowej (Ö248). Plan zakłada szczególne uwzględnienie wysokich wartości przyrodniczych tego miejsca, ponieważ jest ono bardzo istotne dla populacji morświna oraz jako obszar zimowania ptaków morskich. Obszar ten graniczy z obszarem Natura 2000, obejmującym Ławicę Hoburg i Południową Ławicę Środkową (Ö245).

Plan przyjęty w 2022 r. był spójny z PZPPOM dzięki pogłębionym konsultacjom międzynarodowym prowadzonym zarówno przez stronę szwedzką, jak i polską. Konsultacje odbywały się na poziomie planistycznym (w trakcie opracowywania PZPPOM i Planu szwedzkiego), jak i na poziomie procedury transgranicznej. Spójność co do procesu, celów i wydzieleni obydwu planów była również przedmiotem trójstronnego spotkania w ramach projektu eMSP, mającego na celu sprawdzenie poziomu spójności na podstawie wytycznych Grupy Roboczej Helcom-VASAB.

Rewizja

Bezpośrednio po przyjęciu planu w 2022 r., Szwedzka Agencja Zarządzania Wodami i Zasobami Morskimi (SwAM) rozpoczęła rewizję i aktualizację planów morskich na podstawie zlecenia rządowego. Głównym powodem rewizji jest zwiększenie możliwości produkcji energii na morzu do 120 TWh rocznie, co ma przyczynić się do realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu. Bazę pod nowe wydzielania stworzył raport Szwedzkiej Agencji ds. Energetyki, który wskazał nowe obszary. W produkcji energii brane pod uwagę są wyłącznie morskie farmy wiatrowe.

W Planie 2022 wyznaczono obszary, które szacunkowo mogą zapewnić 20-30 terawatogodzin rocznej produkcji energii elektrycznej. Celem rewizji jest uwzględnienie dodatkowych obszarów dla morskiej energetyki wiatrowej, umożliwiających dodatkowe 90 terawatogodzin rocznej produkcji.

Wg harmonogramu ostateczny projekt nowych planów morskich powinien zostać przekazany szwedzkiemu rządowi nie później niż 31 grudnia 2024 r. Od listopada 2023 r. trwa procedura ESPOO, w ramach której Polska zgłosiła uwagi i pytania. Strona szwedzka udzieliła odpowiedzi pod koniec października 2024 r. W kontakcie z GDOŚ zaproponowane zostało spotkanie w styczniu 2025 r.

Najważniejsze zmiany Planie szwedzkim w 2024 r.

Rewizja Planu wskazuje nowe propozycje obszarów pozyskiwania energii, jak również szereg obszarów alternatywnych, które (podczas konsultacji) powinny być postrzegane jako możliwe obszary zastępcze lub uzupełnienia proponowanych obszarów.

W rewizji Planu zastosowano oznaczenia obszarów:

E – *Pozyskiwanie energii* – obszar pozyskiwania energii.

E(utr) – *Obszar badań dotyczący pozyskiwania energii* – obszar o korzystnych warunkach dla pozyskiwania energii, gdzie wymagane jest dalsze badanie w celu ustalenia, czy pozyskiwanie energii jest najbardziej odpowiednim zastosowaniem.

Te dwa typy obszarów pojawiają się w planie z 2022 r. Wprowadzono też nowe obszary o tych samych oznaczeniach literowych, różniących się na rysunku planu szrafem:

E – *Pozyskiwanie energii, alternatywne* – obszary alternatywne o dużym potencjale pozyskiwania energii. Podczas konsultacji alternatywny obszar jest postrzegany jako potencjalne uzupełnienie proponowanych lokalizacji,

E(utr) – *Obszar badań dotyczący odzyskiwania energii, alternatywny* – obszary alternatywne o dużym potencjale pozyskiwania energii, gdzie wymagane jest jego zbadanie w celu ustalenia, czy pozyskiwanie energii jest najbardziej odpowiednim zastosowaniem. Podczas konsultacji alternatywny obszar jest postrzegany jako potencjalne uzupełnienie proponowanych lokalizacji, a należy rozważyć jego zagospodarowanie w dalszych fazach procesu planowania.

Rewizja Planu wprowadza następujące zmiany w obszarze sąsiadującym z PZPPOM:

- zmiana przeznaczenia obszaru Ö248 z obszaru badań dotyczących pozyskiwania energii –E(utr)fn na obszar użytkowania ogólnego – G, wskazując na jego duże wartości przyrodnicze (ssaki morskie, ptaki morskie, ostoja klimatyczna dla omułka i siedlisko o charakterze rafowym) i planowaną ochronę obszaru;
- nowy akwen o oznaczeniu EfnÖ256 wskazany jako obszar alternatywny, w sąsiedztwie POM.53.E oraz POM.51.Pw (częściowo w pierwotnym obszarze Ö244);
- wskazanie innego przebiegu obszarów żeglugowych łączących port w Kłajpedzie z trasą głębokowodną, który nie uwzględnia wydzielen PZPPOM, co w konsekwencji ukazuje konflikt z wyznaczonymi w planie akwenami przeznaczonymi na pozyskiwanie energii odnawialnej czy wydobywanie węglowodorów. Niespójność ta została podniesiona przez administrację morską w ramach transgranicznego procesu konsultacyjnego zmian planu szwedzkiego. Na dzień przygotowania Raportu proces jest w toku. Warto podkreślić, iż obszary te nie są wskazaniem przesadzającym planu szwedzkiego, tylko informacyjnym, należy jednak wyjaśnić pełne konsekwencje tej zmiany.

Wydzielenia rewizji na tle PZPPOM zostały pokazane na Rysunku 82.

WAŻNE – zgodnie z informacją na stronach rządu Szwecji na początku listopada 2024 r. szwedzkie ministerstwo ds. obrony narodowej odmówiło uzgodnienia 13 inwestycji MFW, w tym wszystkich zlokalizowanych na Bałtyku Środkowym/Południowym (Rysunek 80). Prawdopodobnie w związku z tym obszary wskazane pod pozyskiwanie energii w dokumencie rewizji planu mogą zdaniem autorów tego Raportu zostać pominięte.

Ocena spójności

Podsumowując powyższe – zarówno Plan szwedzki z 2022 r., jak i jego rewizja z 2024 r. są spójne z PZPPOM w warstwie wydzielen z zastrzeżeniem ww. niespójności dot. nowego przebiegu obszarów żeglugowych.

Zmianą na poziomie wydzielen wpływającą na spójność jest korekta przebiegu obszaru żeglugowego, dla którego w PZPPOM został wyznaczony podakwen 105.T (akwen wprowadzony po uzgodnieniach ze stroną szwedzką w 2019 r. celem zapewnienia ciągłości szlaku w obu planach).



Rysunek 81. lokalizacja inwestycji MFW uzgodnionych i odrzuconych przez szwedzkie ministerstwo ds. obrony narodowej
 Źródło: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/miljo-och-klimat/havsbaserad-vindkraft>

Spis rysunków

<i>Rysunek 1. Obszary TSS Ławica Słupska.....</i>	<i>9</i>
<i>Rysunek 2. Trasy żeglugowe w polskich obszarach morskich</i>	<i>10</i>
<i>Rysunek 3. Natężenie ruchu wszystkich jednostek morskich na podstawie AIS dla lat 2019-2023</i>	<i>11</i>
<i>Rysunek 4. Saldo natężenia ruchu statków na podstawie AIS dla lat 2019 i 2023</i>	<i>12</i>
<i>Rysunek 5. Natężenie ruchu statków handlowych na podstawie AIS dla lat 2019-2023</i>	<i>13</i>
<i>Rysunek 6. Natężenie ruchu statków pasażerskich na podstawie AIS dla lat 2019-2023</i>	<i>14</i>
<i>Rysunek 7. Obszary pasażerskiej żeglugi krajowej</i>	<i>15</i>
<i>Rysunek 8. Liczba raportowanych wypadków w rejonie Morza Bałtyckiego</i>	<i>16</i>
<i>Rysunek 9. Liczba statków biorących udział w wypadkach i incydentach morskich według typów jednostek</i>	<i>16</i>
<i>Rysunek 10. Liczba wypadków i incydentów morskich, uporządkowana według obszaru geograficznego na wodach międzynarodowych</i>	<i>17</i>
<i>Rysunek 11. Lokalizacja zgłoszonych zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi w okresie od 1.01.2019 do 8.05.2024 r.</i>	<i>18</i>
<i>Rysunek 12. Zmiana przebiegu TSS Ławica Słupska</i>	<i>19</i>
<i>Rysunek 13. Saldo natężenia ruchu tankowców na podstawie AIS dla lat 2019 i 2023</i>	<i>20</i>
<i>Rysunek 14. Charakterystyka procesów inwestycyjnych MEW.....</i>	<i>25</i>
<i>Rysunek 15. Etapowanie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej</i>	<i>26</i>
<i>Rysunek 16. Morskie farmy wiatrowe, infrastruktura przesyłowa oraz porty serwisowe (relacja oznaczona kolorami).....</i>	<i>27</i>
<i>Rysunek 17. Obszary zabudowy wynikające z wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach</i>	<i>27</i>
<i>Rysunek 18. Atrakcyjność nowych obszarów dla MEW rekomendowanych w Raporcie PSEW</i>	<i>29</i>
<i>Rysunek 19. Inwestycje sieciowe wymagane do przyłączenia i wyprowadzenia dodatkowej mocy MFW</i>	<i>33</i>
<i>Rysunek 20. Istniejące elementy liniowej infrastruktury technicznej, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024</i>	<i>35</i>
<i>Rysunek 21. Etapy realizacji projektów przyłączeniowych MFW, obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie</i>	<i>36</i>
<i>Rysunek 22. Mapa z ograniczeniami połowów wynikającymi z przepisów prawa polskiego i unijnego</i>	<i>41</i>
<i>Rysunek 23. Liczba jednostek w portach i przystaniach woj. zachodniopomorskiego, stan na dzień 24 października 2024 r.</i>	<i>43</i>
<i>Rysunek 24. Liczba i rodzaj jednostek rybackich wycofanych z użytkowania oraz planowanych do wyłączenia w ramach działania 1.7. w województwie zachodniopomorskim, w obszarze objętym PZPPOM</i>	<i>44</i>
<i>Rysunek 25. Wartość sprzedaży w portach i przystaniach położonych w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie</i>	<i>45</i>
<i>Rysunek 26. Zagęszczenie tras jednostek rybackich w 2023 r.</i>	<i>45</i>
<i>Rysunek 27. Aktywność jednostek trałujących, 2023 r.....</i>	<i>47</i>

<i>Rysunek 28. Rozmieszczenie połowów szprota w polskich obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	<i>48</i>
<i>Rysunek 29. Rozmieszczenie połowów śledzia w polskich obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	<i>48</i>
<i>Rysunek 30. Rozmieszczenie połowów storni w polskich obszarach morskich w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	<i>49</i>
<i>Rysunek 31. Zmiany wartości sprzedaży głównych gatunków poławianych na polskich obszarach morskich (tys. zł).....</i>	<i>50</i>
<i>Rysunek 32. Wydajności połowów dorszy, śledzi, szprotów i storni (kg/h) w miejscach wykonania połowów badawczych w rejsie r/v Baltica (07-27.02.2024).</i>	<i>51</i>
<i>Rysunek 33. Rozkłady długości dorszy w połowach badawczych r/v Baltica w latach 2021-2024.....</i>	<i>51</i>
<i>Rysunek 34. Lokalizacja baz SAR wraz z zasięgiem statków SAR.....</i>	<i>54</i>
<i>Rysunek 35. Rozmieszczenie poligonów Marynarki Wojennej RP na obszarze jurysdykcji DUM w Szczecinie.....</i>	<i>55</i>
<i>Rysunek 36. Zmiany lokalizacji poligonów morskich MW RP w okresie 2019-2024.....</i>	<i>56</i>
<i>Rysunek 37. Istniejące formy ochrony przyrody w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024.....</i>	<i>58</i>
<i>Rysunek 38. Przebieg skorygowanej granicy obszaru Natura 2000 Ławica Słupska PLC990001 na tle wydzielen PZPPOM.....</i>	<i>61</i>
<i>Rysunek 39. Proponowane zmiany w systemie morskich obszarów chronionych.....</i>	<i>62</i>
<i>Rysunek 40. Propozycje zmiany systemu morskich obszarów chronionych.....</i>	<i>63</i>
<i>Rysunek 41. Spójność celów określonych w PSP2050 oraz celów ujętych w PEP2040.....</i>	<i>71</i>
<i>Rysunek 42. Wykaz złóż strategicznych i krytycznych dla Polski i UE.....</i>	<i>71</i>
<i>Rysunek 43. Surowce mineralne w polskich obszarach morskich.....</i>	<i>73</i>
<i>Rysunek 44. Wykaz projektów związanych z poszukiwaniem i rozpoznawaniem złóż kopalin oraz wydobywaniem kopalin ze złóż w polskich obszarach morskich w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024.....</i>	<i>73</i>
<i>Rysunek 45. Lokalizacja koncesji w polskich obszarach morskich w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024.....</i>	<i>74</i>
<i>Rysunek 46. Pola badawcze „Ławica Słupska 3”.....</i>	<i>75</i>
<i>Rysunek 47. Pola badawcze „Darłowo W i Darłowo E”.....</i>	<i>76</i>
<i>Rysunek 48. Zbiorcze przedstawienie walorów dziedzictwa kulturowego Zatoki Gdańskiej (przykład koncepcji).....</i>	<i>80</i>
<i>Rysunek 49. Lokalizacja zabytków podwodnego dziedzictwa kulturowego w polskich obszarach morskich.....</i>	<i>81</i>
<i>Rysunek 50. Lokalizacja wraków – grobów wojennych.....</i>	<i>82</i>
<i>Rysunek 51. Położenie i elementy planowanego Terminala Kontenerowego.....</i>	<i>87</i>
<i>Rysunek 52. Koncepcja przebiegu nowego toru podejściowego do portu Świnoujście i lokalizacji kłapowisk.....</i>	<i>88</i>
<i>Rysunek 53. Zachodniopomorski Szlak Żeglarski.....</i>	<i>92</i>
<i>Rysunek 54. Latarnie morskie w województwie zachodniopomorskim.....</i>	<i>98</i>
<i>Rysunek 55. Przebieg trasy EuroVelo 10 przy Morzu Bałtyckim.....</i>	<i>99</i>
<i>Rysunek 56. Linie kolejowe w województwie zachodniopomorskim.....</i>	<i>100</i>

<i>Rysunek 57. Lokalizacja pól nagromadzeń piasku w obszarze Dziwnów</i>	<i>105</i>
<i>Rysunek 58. ONNP dla powodzi od strony morza</i>	<i>106</i>
<i>Rysunek 59. Zmiany w położeniu linii brzegowej, odcinek Jarosławiec Sarbinowo od granicy województwa do Sarbinowa Km 244,0 – Km 307,0 w latach 2017-2021</i>	<i>116</i>
<i>Rysunek 60. Zmiany w położeniu linii brzegowej, odcinek Sarbinowo Międzyzdroje Km 307,5 – Km 412,0 w latach 2017-2021</i>	<i>118</i>
<i>Rysunek 61. Zmiany w położeniu linii brzegowej, odcinek Brama Świny Km 412,5 – Km 428,0 w latach 2017-2021</i>	<i>119</i>
<i>Rysunek 62. Obszar analiz w strefie lądowej</i>	<i>121</i>
<i>Rysunek 63. Liczba ludność strefy przybrzeżnej badanego obszaru w latach 2004-2023</i>	<i>124</i>
<i>Rysunek 64. Gęstość zaludnienia w strefie przybrzeżnej, 2023</i>	<i>125</i>
<i>Rysunek 65. Podmioty gospodarcze na 10 tys. mieszkańców w roku 2023</i>	<i>127</i>
<i>Rysunek 66. Procentowa zmiana podmiotów gospodarczych na przestrzeni lat 2013-2023. 129</i>	
<i>Rysunek 67. Bezrobotni na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym w roku 2023</i>	<i>130</i>
<i>Rysunek 68. Salda migracji z lat 2004-2023 w stosunku do liczby mieszkańców gminy w roku 2004</i>	<i>131</i>
<i>Rysunek 69. Rysunek kierunków zagospodarowania Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego</i>	<i>133</i>
<i>Rysunek 70. Wycinek rysunku do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno (Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Mielno, część I – Uwarunkowania Rozwoju oraz część II – Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego), przyjęte Uchwałą Nr XLIV/459/10 Rady Gminy Mielno z dnia 27 kwietnia 2010 r.</i>	<i>137</i>
<i>Rysunek 71. Wycinek rysunku do Zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg, przyjęta uchwałą Nr XLIX/698/22 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 30 marca 2022 r. Źródło: SUIKZG Kołobrzeg</i>	<i>137</i>
<i>Rysunek 72. Mapa przedstawiająca wyniki oceny skumulowanego wpływu presji fizycznych na siedliska bentosowe w rejonie polskich obszarów morskich w okresie 2016-2021 (kolor biały – brak wpływu)</i>	<i>148</i>
<i>Rysunek 73. Projekcje wzrostu średniego poziomu morza w XXI wieku względem okresu 1986-2005 na podstawie złożenia symulacji CMIP5 z modelami bazującymi na procesach dla scenariuszy RCP2.6 i RCP8.5. Kolorowe pionowe pasy obrazują oszacowane prawdopodobne zakresy w okresie 2081-2100 dla wszystkich scenariuszy RCP, a odpowiednie mediany pokazano liniami poziomymi</i>	<i>153</i>
<i>Rysunek 74. Prognozowany wzrost poziomu morza (SLR) do 2300. Wkładka pokazuje ocenę prawdopodobnego zakresu projekcji dla RCP2.6 i RCP8.5 do 2100 (średni poziom pewności). Projekcje dla dłuższych skal czasowych są wysoce niepewne</i>	<i>154</i>
<i>Rysunek 75. Średni poziom Morza Bałtyckiego w latach 1993-2022</i>	<i>155</i>
<i>Rysunek 76. Sprawdzone rozwiązania włączania zmian klimatycznych do MSP</i>	<i>160</i>
<i>Rysunek 77. Europejski Zielony Ład</i>	<i>176</i>
<i>Rysunek 78. Ustalenia dot. obrony narodowej i sojuszniczej na Morzu Bałtyckim</i>	<i>209</i>
<i>Rysunek 79. Zmiany w wydzieleniach duńskiego planu, rewizja, 2024</i>	<i>214</i>
<i>Rysunek 80. wydzielenia Planu szwedzkiego 2022 dla obszaru Bałtyku południowo-wschodniego</i>	<i>216</i>

<i>Rysunek 81. lokalizacja inwestycji MFW uzgodnionych i odrzuconych przez szwedzkie ministerstwo ds. obrony narodowej</i>	220
<i>Rysunek 82. Plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich państw sąsiednich, 2024</i>	221

Spis tabel

<i>Tabela 1. Wykaz liczby wypadków i incydentów w portach</i>	17
<i>Tabela 2. Istniejące elementy liniowej infrastruktury technicznej, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2024</i>	34
<i>Tabela 3. Kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim na 2025 r.</i>	40
<i>Tabela 4. Liczba aktywnych statków rybackich na polskich obszarach morskich</i>	42
<i>Tabela 5. Waga sprzedanej ryby w portach i przystaniach położonych w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie</i>	44
<i>Tabela 6. Połowy polskich jednostek w obszarach morskich w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie, 2023</i>	46
<i>Tabela 7. Zmiany w liczbie aktywnych polskich statków rybackich</i>	50
<i>Tabela 8. Zestawienie informacji o obszarach morskich objętych ochroną prawną w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie</i>	59
<i>Tabela 9. Analiza propozycji ujętych w POWM (pomięto zapisy odnoszące się do Zalewów, które nie są przedmiotem prac w ramach niniejszego Raportu)</i>	67
<i>Tabela 10. Stopień rozpoznania zasobów i stan zagospodarowania, a także wielkość wydobycia – kruszywa naturalne (tys. t.)</i>	75
<i>Tabela 11. Stopień rozpoznania zasobów i stan zagospodarowania i wielkość wydobycia – piaski z minerałami ciężkimi</i>	76
<i>Tabela 12. Przeladunki w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP w I półroczach w latach 2018-2024 (tys. ton)</i>	85
<i>Tabela 13. Struktura przeladunków w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki RP w I połowie 2024 r. (tys. ton)</i>	86
<i>Tabela 14. Kąpieliska zgłoszone do Głównego Inspektoratu Sanitarnego w 2024 r.</i>	93
<i>Tabela 15. Kąpieliska i mariny, którym przyznano certyfikat Błękitnej Flagi w 2024 r.</i>	94
<i>Tabela 16. Imprezy cykliczne (regaty) w 2024 r.</i>	95
<i>Tabela 17. Publiczne mola i pomosty na wodach morskich w województwie zachodniopomorskim</i>	97
<i>Tabela 18. Rozwój marin po roku 2019</i>	100
<i>Tabela 19. Ruch jednostek turystycznych w wybranych portach i przystaniach w latach 2019-2023</i>	101
<i>Tabela 20. Szczegółowy podział długości ONNP dla powodzi od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych w układzie obszarów dorzeczy</i>	106
<i>Tabela 21. Zidentyfikowane OP (II cykl planistyczny) dla powodzi od strony morza i morskich wód wewnętrznych dla Obszaru Dorzecza Odry</i>	107
<i>Tabela 22. Zadania realizowane przez Urząd Morski w Słupsku w ramach Programu Ochrony Brzegów Morskich w latach 2017-2019</i>	109
<i>Tabela 23. Zadania realizowane przez Urząd Morski w Szczecinie w ramach Programu Ochrony Brzegów Morskich w latach 2017-2023</i>	110
<i>Tabela 24. Jednostki terytorialne włączone do analiz uwarunkowań wynikających z zagospodarowania obszaru przybrzeżnego i typy przeprowadzonej analizy</i>	122
<i>Tabela 25. Dokumenty na szczeblu wojewódzkim – status obowiązywania w porównaniu do roku 2019</i>	132

<i>Tabela 26. Aktualność gminnych dokumentów strategicznych w porównaniu do roku 2019</i>	134
<i>Tabela 27. Inwestycje w pasie technicznym lub przymorskim wskazane w MPZP gmin objętych analizą.....</i>	138
<i>Tabela 28. Ocena stanu ekologicznego wód w 2019 r. na tle wydzielen PZPPOM w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	140
<i>Tabela 29. Ocena stanu ekologicznego wód w 2023 r. na tle wydzielen PZPPOM w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	141
<i>Tabela 30. Podsumowanie oceny cech stanu dot. poszczególnych elementów ekosystemu w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	142
<i>Tabela 31. Podsumowanie oceny cech presji dot. poszczególnych elementów ekosystemu w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	143
<i>Tabela 32. Ocena stanu siedlisk morskich z załącznika I Dyrektywy siedliskowej w zakresie terytorialnym DUM w Szczecinie.....</i>	149
<i>Tabela 33. Główne dokumenty strategiczne i akty prawne wzięte pod uwagę przy rekomendowaniu ewentualnych zmian PZPPOM.....</i>	164
<i>Tabela 34. Odmowy wydania pozwolenia, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM Szczecinie, 2024.....</i>	187
<i>Tabela 35. Odmowy wydania pozwolenia, Ministerstwo Infrastruktury, polskie obszary morskie w terytorialnym zakresie działania DUM w Szczecinie.....</i>	188
<i>Tabela 36. Przykłady zastosowania zapisów PZPPOM w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach.....</i>	191
<i>Tabela 37. wydzielenia w obszarze planistycznym Bałtyk południowo-wschodni.....</i>	217

Bibliografia

- Arndt, P., Matczak, M., Zaucha, J., Gee, K. (eds), 2023, MSP in a sea of change –aim for better and connected plans. Report of the eMSP NSBR Monitoring and Evaluation Learning Strand. Federal Maritime and Hydrographic Agency, Hamburg, December 2023. Download from www.emspproject.eu/results/
- Bilans Zasobów Złóż Kopalin w Polsce wg stanu na 31 XII 2023 r. (Bilans), 2024, Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy
- Cambra et al, 2024, Guidance for including climate change scenarios in protection and prioritization strategies for Marine Protected Areas development. Deliverable D3.3, under the WP3 of MSP4BIO project (GA n°101060707)
- Cazenave et al., 2018, Adv. Space Res., <https://doi.org/10.1016/j.asr.2018.07.017>
- Frank-Kamenetsky, D., Schmidtbauer Crona, J., Lundqvist, H., 2023, Policy Brief An ecosystem-based approach delivers future-proof maritime spatial planning. Policy brief of the eMSP NSBR Ecosystem-based Approach Learning Strand, download from <https://www.emspproject.eu/results/>
- Frazão Santos, C., Agardy, T., Andrade, F., Calado, H., Crowder, L.B., Ehler, C.N.,... Rosa, r. 2020. Integrating climate change in ocean planning. Nat Sustain 3, 505–516. <https://doi.org/10.1038/s41893-020-0513-x>

- Gic-Grusza G., Kryla-Straszewska L., Urbański J., Warzocha J., Węśławski J. M., Atlas siedlisk dna polskich obszarów morskich : Waloryzacja przyrodnicza siedlisk morskich, 2009, Gdynia, http://www.iopan.gda.pl/hm/atlas/Atlas_all.pdf
- IPCC, 2019, Summary for Policymakers (w© IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate (Pörtner, Roberts, Masson-Delmotte, Zhai, Tignor, Poloczanska, Mintenbeck, Alegría, Nicolai, Okem, Petzold, Rama, Weyer), <https://www.ipcc.ch/srocc/chapter/summary-for-policymakers/>
- IPCC, 2021, Chapter 9. In: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change
- Klub Przyrodników, 2024, Potrzebne uzupełnienia sieci obszarów siedliskowych Natura 2000 w Polsce, dostęp: <https://kp.org.pl/pl/inna-dzialalnosc/wiadomosci-kp/3499-uzupelnianie-sieci-obszarow-siedliskowych-natura-2000>
- Komunikat 02/2021 interdyscyplinarnego Zespołu doradczego do spraw kryzysu klimatycznego przy prezesie PAN na temat zmiany klimatu i wzrostu poziomu morza https://klimat.pan.pl/wp-content/uploads/2021/05/Komunikat_02_2021_w-sprawie-wzrostu-poziomu-morza_2001_01_26_FINAL_doc.pdf
- Koza r., Pawliczka I. 2024. Badanie sezonowej i przestrzennej zmienności występowania morswinów w strefie przybrzeżnej Polskich Obszarów Morskich. Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytet Gdański. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Projekt: „Ochrona ssaków i ptaków morskich - kontynuacja”.
- Kryteria i wytyczne dotyczące wyznaczania obszarów chronionych (SDW(2022)23 final).
- Kwiatkowski JM., Zaucha J., 2023, Measuring the blue economy in the EU: The Polish experience. *Front. Mar. Sci.* 10:1129075. doi: 10.3389/fmars.2023.1129075
- Michalek M., Gruszka P., Arciszewski B., Górski W., Koss M., Szulc M., 2023, Raport dotyczący morskich obszarów chronionych. WWF Polska, s. 84, dostęp na stronie: <https://www.wwf.pl/raport-wwf-polska-dotyczacy-morskich-obszarow-chronionych>.
- Mogila Z. Ciolek D., Toroj A., Zaucha J., 2024, How important is the blue economy for regional development? – The case of Poland. *Marine Policy*, 168, 106303
- Mojski J. E., 1995, Atlas geologiczny południowego Bałtyku, PIG
- Pączek U., Kramarska r., 2019, Wyznaczenie pól poboru piasków morskich do sztucznego zasilania brzegów w rejonie Dziwnowa, Międzywodzia i Międzyzdrojów. PIG-PIB, Gdańsk
- Projekt Klimat, 2012, Warunki klimatyczne i oceanograficzne w Polsce i na Bałtyku Południowym. Spodziewane zmiany i wytyczne do opracowania strategii adaptacyjnych w gospodarce krajowej pod redakcją Joanny Wibig i Ewy Jakusik. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa

- Przyszłość ochrony brzegów morskich, 2006, Dubrawski r., Zawadzka-Kahlau E. (red.). Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego w Gdańsku, Gdańsk
- PSEW, 2022, Potencjał morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, 2022, Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, Warszawa
- Szwankowska B. (red), Analiza wpływu portów na rozwój obszarów i gmin nadmorskich, Maria (w:) Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich wraz z analizami przestrzennymi, 2015, Instytut Morski, Gdańsk
- Queirós, A. M., Talbot, E., Beaumont, N. J., Somerfield, P. J., Kay, S., Pascoe, C., Dedman, S., Fernandes, J., Jueterbock, A., Miller, P. I., Salliey, S. F., Sará, G., Carr, L. M., Austen, M. C., Widdicombe, S., Rilov, G., Levin, L. A., Hull, S. C., Walmsley, S. F., & Nic Aonghusa, C., 2021, Bright spots as climate-smart marine spatial planning tools for conservation and blue growth. *Global Change Biology*, 27, 5514–5531. <https://doi.org/10.1111/gcb.15827>
- Törnqvist, O., Jonsson, P.R. & Hume, D, 2019, Climate refugia in the Baltic sea. Modelling future important habitats by using climate projections. Pan Baltic Scope report, Uppsala & Gothenburg.
- UNESCO-IOC., 2021, MSPglobal Policy Brief: Climate Change and Marine Spatial Planning. Paris, UNESCO. (IOC Policy Brief no 3)
- Wiśniewski B., Wolski T., 2009. Katalog wezbrań i obniżeń sztormowych na polskim Wybrzeżu Bałtyku. Szczecin, Wyd. Akademia Morska, s. 158
- WUPROHYD, 2021, Budowa Portu Serwisowego we Władysławowie dla obsługi Morskich Farm Wiatrowych (MFW) KONCEPCJA REALIZACYJNA
- Voosen P., 2020, Seas are rising faster than ever. *Science*, Vol 370, p.901, <https://doi.org/10.1126/science.370.6519.901>
- Zalewska T., 2024. Druga aktualizacja wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich, Praca zbiorowa, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy; Uniwersytet Morski w Gdyni, Instytut Morski na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Warszawie, s. 615 oraz 61 załączników.
- Zaucha J., Gee K., Neimane L., Witkowska J. i in., 2024, Implementing the EU MSP Directive: Current status and lessons learned in 22 EU Member States. *Marine Policy* (forthcoming)
- Zaucha J. (red.), Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Polskich Obszarów Morskich, 2015, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk

Raporty i strategie

- Strategiczny Plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030), 2013, Ministerstwo Środowiska, Warszawa
- Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), 2015, Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa
- Program Rozwoju Turystyki do 2020, 2015, Ministerstwo Sportu i Turystyki, Warszawa

Polityka Ekologiczna Państwa 2030, 2017, Ministerstwo Środowiska, Warszawa

Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, 2017, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa – Gdynia

Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030, 2019, Ministerstwo Aktywów Państwowych, Warszawa

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SRT2030), 2019, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa

Program Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 roku, 2019, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa

Krajowa Strategia Rozwoju Kraju „Polska 2030”, 2019, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego, Warszawa

Polityka ekologiczna państwa 2030 – Strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej, 2019, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Warszawa

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030, 2019, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa

Program Polskiej Energetyki Jądrowej, 2020, Rada Ministrów RP, Warszawa

Strategiczny program państwowego monitoringu środowiska na lata 2020-2025, 2020, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Warszawa

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej, 2020, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa

Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, 2020, Województwo Zachodniopomorskie

Krajowy Program Rozwoju Gospodarki Wodorowej, 2021, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Warszawa

Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku (PEP2040), 2021, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Warszawa

Raport HELCOM „Shipping accidents in the Baltic Sea 2020. HELCOM (2021)

Założenia do aktualizacji Polityki energetycznej Polski do 2040 r., 2022, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Warszawa

Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS), 2022

Potencjał morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, 2022, Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej, Warszawa

Polityka Surowcowa Państwa (PSP2050), 2022, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Warszawa

Strategia produktywności 2030, 2022, Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Warszawa

Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), 2022, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa

Krajowy Dziesięcioletni Plan Rozwoju Systemu Przesyłowego (plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2024-2033), 2023, Gaz System, Gdańsk

Krajowy program ochrony zabytków i opieki nad zabytkami na lata 2023-2026, 2023, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Warszawa

Program Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023 – 2029, 2023, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa

Annual Overview of Marine Casualties and Incidents, European Maritime Safety Agency, 2023

Kryteria i wytyczne dotyczące wyznaczania obszarów chronionych (SDW(2022)23 final).

Bilans Zasobów Złóż Kopalin w Polsce wg stanu na 31 XII 2023 r. (Bilans), 2024, Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy

Krajowy plan na rzecz klimatu i energii na lata 2021 – 2030, 2024, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Warszawa

Plan Rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2025 – 2034, Polskie Siecie Elektroenergetyczne (projekt), Warszawa

Raport – Wyniki przeładunków w polskich portach morskich w pierwszej połowie 2024 roku, 2024, Gdynia, Actia Forum

Prawo krajowe i międzynarodowe

Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zdarzeniom na morzu z 1972 roku (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea – COLREG), sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz.U. z 1977 r. nr 15 poz. 61)

Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346)

Konwencja EKG ONZ o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, podpisana w Aarhus w 1998 r. i ratyfikowana przez Polskę w 2001 r. (Dz.U. z 2003 r. Nr 78 poz.706)

Konwencja EKG ONZ o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, podpisana w 1991 r. w Espoo i ratyfikowana przez Polskę w 1997 r., oraz Protokół Strategiczny do Konwencji z Espoo (Dz.U. z 1999 r. Nr 96 poz. 1110)

Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz.U. z 2002 r. nr 59 poz. 543)

- Konwencja o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, przyjęta w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r. (Dz.U. z 2021 r. poz. 1302)
- Porozumienie o ochronie małych waleń Bałtyku, Północno-Wschodniego Atlantyku, Morza Irlandzkiego i Północnego, sporządzone w Nowym Jorku dnia 17 marca 1992 r. (Dz.U. z 1999 r. nr 97 poz. 1108)
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotycząca rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej antybalistycznych obronnych rakiet przechwytyjących, sporządzona w Warszawie dnia 20 sierpnia 2008 r., oraz Protokół zmieniający Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotycząca rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej antybalistycznych obronnych rakiet przechwytyjących, sporządzoną w Warszawie dnia 20 sierpnia 2008 r. sporządzony w Krakowie dnia 3 lipca 2010 r. (Dz.U. z 2011 r. poz. 1298)
- Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1125)
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1796)
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego "Program ochrony brzegów morskich" (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 678)
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2024 r., poz. 1292)
- Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1420 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1112)
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1286)
- Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 roku Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1290)
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1068)
- Ustawa z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 243 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 555 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 25 września 2015 r. o ratyfikacji Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony

- przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 1704)
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1087 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 133 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 października 2020 r. o ratyfikacji Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, przyjętej w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 2201)
- Ustawa z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 182) – Ustawa Offshore
- Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 248 z późn. zm.)
- Obwieszczenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 13 sierpnia 2020 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz.U. z 2020 r. poz. 1496)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1996 r. w sprawie Wolińskiego Parku Narodowego (Dz.U. nr 4 poz. 30 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz.U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.)
- Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2014 r. poz. 482)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 3 września 2014 r. w sprawie obszarów, na których dopuszcza się lokalizowanie kompleksu podziemnego składowania dwutlenku węgla (Dz.U. z 2014 r. poz. 1272)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 stycznia 2017 r. w sprawie szczegółowego przebiegu linii podstawowej, zewnętrznej granicy morza terytorialnego oraz zewnętrznej granicy strefy przyległej Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2017 r. poz. 183)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 listopada 2017 r. w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu granicznej linii ochrony brzegu morskiego (Dz.U. z 2017 r. poz. 2266)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz.U. z 2019 r. poz. 1701)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz.U. z 2020 r. poz. 91)

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 marca 2020 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 451)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 sierpnia 2020 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz.U. z 2020 r. poz. 1496)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz.U. z 2021 r. poz. 935)
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 maja 2021 r. w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2021 r. poz. 1030)
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Wolin i Uznam (PLH320019) (Dz.U. z 2021 r. poz. 2418).
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 12 stycznia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. z 2022 r. poz. 105)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2022 r. w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu granicznej linii ochrony brzegu morskiego (Dz.U. z 2022 r. poz. 1988)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie granicy portu morskiego w Świnoujściu – (Dz.U. z 2022 r. poz. 2392)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry (Dz.U. z 2020 r. poz. 2714)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz.U. z 2022 r. poz. 2518)
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 27 marca 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja na Zatoce Pomorskiej (PLH990002) (Dz.U. z 2023 r. poz. 895)
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 9 października 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński (PLH320018) (Dz.U. z 2023 r., poz. 2389)
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 9 października 2023 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ławica Słupska (PLC990001) (Dz.U. z 2023 r. poz. 2347)

- Uchwała Nr 242 Rady Ministrów z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie „Krajowego programu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami na lata 2023–2026” (M.P. z 2023 r. poz. 1470)
- Zarządzenie Porządkowe Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 27 stycznia 2012 r. w sprawie ochrony zabytków przed zniszczeniem na obszarze morskim (Dz. Urz. Pom. z 2012 r. poz. 584)
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 24 maja 2021 r. w sprawie zmiany obszaru działania i zadań Służby Kontroli Ruchu Statków VTS Ławica Słupska (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2021 r. poz. 1989)
- Zarządzenie Porządkowe Nr 11 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 17 maja 2023 r. Przepisy Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS) – Załącznik nr 1 (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2023 r. poz. 2397 ze zm.)
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2023 r. poz. 2321 ze zm.)
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 24 maja 2021 r. w sprawie zmiany obszaru działania i zadań Służby Kontroli Ruchu Statków VTS Ławica Słupska (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2021 r. poz. 1989)
- Zarządzenie Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 6 kwietnia 2023 r. Przepisy portowe (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2023 r. poz. 2321 z późn. zm.)
- Zarządzenie Porządkowe Nr 11 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z 17 maja 2023 r. Przepisy Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS) – Załącznik nr 1. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2023 r. poz. 2397 z późn. zm.)

Unia Europejska

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowa Dyrektywa Wodna – RDW) (Dz. Urz. UE. L. z 2000 r. Nr 327)
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/60/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (Dyrektywa powodziowa) (Dz. Urz. UE. L. z 2007 r. Nr 288, poz. 27)
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dyrektywa Ramowa w sprawie strategii morskiej – RDSM) (Dz. Urz. UE. L. z 2008 r. Nr 164, poz. 19)
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE. L. z 2014 r. Nr 257, poz. 135)
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 roku zmieniająca Dyrektywę 2011/92/EU z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dz. Urz. UE. L. z 2014 r. Nr 124, poz. 1) Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-społecznego i Komitetu Regionów Plan

- działania UE: ochrona i odbudowa ekosystemów morskich w celu zapewnienia zrównoważonego i odpornego rybołówstwa
- Program Ochrony Wód Morskich, opracowywany w ramach dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19, z późn. zm.)
- Rozporządzenie (UE) nr 1380/2013 w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych (tzw. rozporządzenie UE dot. surowców krytycznych – Critical Raw Material Act) (PE-CONS 78/1/23 REV 1).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1379/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej organizacji rynków produktów rybołówstwa i akwakultury, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1184/2006 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 104/2000
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego oraz Rady UE w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych (tzw. rozporządzenie UE dot. surowców krytycznych – Critical Raw Material Act) (PE-CONS 78/1/23 REV 1).
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1241 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie zachowania zasobów rybnych i ochrony ekosystemów morskich za pomocą środków technicznych, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 2019/2006, (WE) nr 1224/2009 i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013, (UE) 2016/1139, (UE) 2018/973, (UE) 2019/472 i (UE) 2019/1022 oraz uchylające rozporządzenia Rady (WE) nr 894/97, (WE) nr 850/98, (WE) nr 2549/2000, (WE) nr 254/2002, (WE) nr 812/2004 i (WE) nr 2187/2005
- Rozporządzenie Rady (UE) 2022/2577 z dnia 22 grudnia 2022 r. ustanawiające ramy przyspieszające rozwój odnawialnych źródeł energii
- Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odbudowy zasobów przyrodniczych (Nature Restoration Law) Proposal for a COUNCIL REGULATION fixing the fishing opportunities for certain fish stocks and groups of fish stocks applicable in the Baltic Sea for 2025 and amending Regulation (EU) 2024/257 as regards certain fishing opportunities
- Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUEMB), 2013, Komisja Europejska, Bruksela
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejski Zielony Ład z dnia 11 grudnia 2019 r. (COM/2019/640 final)
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030 Przywracanie przyrody do naszego życia z dnia 20 maja 2020 r. (COM/2020/380 final)
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Strategia UE mająca na celu wykorzystanie potencjału energii z morskich źródeł odnawialnych na rzecz neutralnej dla klimatu przyszłości z dnia 19 listopada 2020 r. (COM/2020/741 final)

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Plan REPowerEU z dnia 18 maja 2022 r. (COM(2022) 230 final)

Nota KE w sprawie obszarów chronionych i o możliwościach /zamiarach rozwoju systemu obszarów chronionych w perspektywie 2030 r.

Spis odnośników

<https://www.entsoe.eu/outlooks/offshore-hub/tyndp-ondp/>
<https://euscores.eu/>
<https://www.h2020united.eu/>
<https://ultfarms.eu/partners/>
<https://www.emspproject.eu/project-activities/community-of-practice/sustainable-blue-economy/>
<https://submariner-network.eu/gutachten-bsh/>
<https://www.nordicinnovation.org/programs/nordic-biobuz>
<https://olamur.eu/>
<https://www.gov.pl/web/morska-energetyka-wiatrowa/porozumienie-sektorowe-na-rzecz-rozwoju-morskiej-energetyki-wiatrowej-w-polsce>
<https://offshore-coalition.eu/>
<https://www.rybactwo.gov.pl/strony/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/nabory-w-programie/harmonogram-naborow-wnioskow/>
<https://www.nik.gov.pl/najnowsze-informacje-o-wynikach-kontroli/system-ratownictwa-morskiego.html>
<https://www.consilium.europa.eu/en/general-secretariat/corporate-policies/transparency/open-data/voting-results/?meetingid=4032>
https://kp.org.pl/pdf/ShadowList_Natura2000hab_20240701.pdf
<https://mpa-europe.eu/>
https://www.ascobans.org/sites/default/files/document/ascobans_res10.5_maritime-spatial-planning.pdf
https://www.ascobans.org/sites/default/files/document/ascobans_res10.5_annex2_maritime-spatial-planning.pdf
<https://interreg-baltic.eu/project/balticrim/#output-0>
<http://klimada.mos.gov.pl/adaptacja-do-zmian-klimatu/krajowa-polityka-adaptacyjna/>
<https://www.ipcc.ch/srocc/chapter/chapter-4-sea-level-rise-and-implications-for-low-lying-islands-coasts-and-communities/>
[Baltic Sea Mean Sea Level time series and trend from Observations Reprocessing | CMEMS](#)
<https://powodz.gov.pl>
https://powodz.gov.pl/pl/worp_III_cykl_planistyczny
https://www.wody.gov.pl/WORP/raport_04122018.pdf
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20220002739/O/D20222739.pdf>
<https://dziennikustaw.gov.pl/D2022000271401.pdf>

Załączniki

1. Analiza zmian w zagospodarowaniu obszarów morskich i rekomendacje do zmiany PZPPOM.
2. Analiza dokumentów strategicznych województwa zachodniopomorskiego.
3. Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
4. Ocena procesu partycypacji publicznej w morskim procesie planistycznym w Polsce w latach 2016-2021.
5. Poszerzona analiza stanu zagospodarowania POM w zakresie ochrony brzegów morskich.
6. Wykaz wydanych pozwoleń Urzędu Morskiego w Szczecinie i Ministerstwa Infrastruktury, o których mowa w art. 23 ust 1 i art. 26 ust 1 ustawy *o obszarach morskich* i uzgodnień, o których mowa w art. 27 ust 1 ww. ustawy.
7. Identyfikacja przedsięwzięć, które w procedurze oceny oddziaływania na środowisko zostały ocenione jako mogące znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000.