

Plany zagospodarowania przestrzennego portów morskich w kompetencji terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie

Po wielu latach naturalnego funkcjonowania planowania przestrzennego na obszarach lądowych przyszła wreszcie kolej na objęcie planami zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Morze, kojarzone dotychczas wyłącznie z żeglugą i rybołówstwem, a także, szczególnie w sezonie letnim, z turystyką i wypoczynkiem, staje się z chwili obecnej obszarem dynamicznie rozwijających się działań gospodarczych.

Obok wymienionych wyżej tradycyjnych dziedzin wymienić należy: energetykę wiatrową, poszukiwanie i wydobywanie substancji i pierwiastków, z których najcenniejszymi są węglowodory, tj. ropa naftowa i gaz, ale także wydobywanie cennych pierwiastków i kruszywa do celów przemysłowych, składowanie wydobywanego przy pracach pogłębiarskich urobku i wydobywanie piasków dla zasilenia plaż. Występują tu także obszary zalegania zatopionych po działaniach wojennych materiałów wybuchowych i szczególnie niebezpiecznych, bojowych gazów technicznych, a także wraki statków, często objęte ochroną konserwatorską. Obok tego na morzu wznosi się sztuczne wyspy, urządzenia i konstrukcje (platformy wiertnicze, konstrukcje morskich elektrowni wiatrowych), oraz kable energetyczne i teletechniczne i rurociągi. Przewiduje się też w obszarach morskich składowanie w górotworze dwutlenku węgla. Jeśli dodamy do tego przyrodnicze obszary chronione (morskie obszary Natura 2000, morskie części parków narodowych czy rezerwatów), chronione obszary tarła ryb i obszary wykorzystywane dla obronności i bezpieczeństwa państwa, okaże się, że rozsądne i niekolizyjne zarządzanie tą przestrzenią nie jest łatwe i wymaga odpowiedniego narzędzia.

Ponieważ wszystkie te działania skupiają się na jednej, niepodzielonej praktycznie granicami przestrzeni, pojawia się wymóg racjonalnego przeznaczenia konkretnych akwenów na poszczególne funkcje. Jest to o tyle ważne, że z jednej strony obszary szczególnie predestynowane dla rozwijania konkretnych funkcji często się na siebie nakładają, z drugiej ich koegzystencją bywa często niemożliwa, a nowe sposoby użytkowania przestrzeni powodują dodatkowo napięcia środowisk zajmujących dotychczas obszary morskie „na wyłączność”, jak np. rybacy czy marynarka wojenna.

Trzeba także pamiętać, że wymienione wyżej funkcje nie układają się w płaszczyźnie, tak jak na lądzie. Tu poszczególne zjawiska mogą występować jednocześnie w tym samym obszarze geograficznym (na powierzchni, w toni wodnej, na dnie, a nawet pod nim), gdzie dodatkowym elementem jest często także czynnik czasu, bowiem w określonych obszarach ich wykorzystanie na rozmaite cele jest zabronione tylko przez jakiś okres roku, jak to ma miejsce w przypadku tarła ryb, przelotów ptaków czy ćwiczeń wojskowych. A przecież obszary morskie kryją w sobie nie do końca jeszcze odkryte bogactwa i to nie tylko surowcowe, ale również przyrodnicze, których wykorzystanie winno być prowadzone przy minimalnych nakładach i maksymalnych korzyściach dla każdej z wymienionych dziedzin.

Wszystko to sprawia, że przewidywana w ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej idea objęcia planami zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, wsparta postanowieniami Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, stała się nieomal potrzebą chwili. W końcu obszary morskie (wraz z wyłączną strefą ekonomiczną i morskimi wodami wewnętrznymi) zajmują 33 391 km kw. przy 310 436 km kw. powierzchni lądowej kraju, a północna granica morza terytorialnego RP została ostatecznie jednoznacznie wyznaczona dopiero w styczniu br.

Jak opanować tę przestrzeń?

Po rozpoczęciu prac nad planem zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000, obejmującego swymi granicami obszar wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego RP oraz morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej, przyszła pora na objęcie planami także pozostałych morskich wód wewnętrznych.

Województwo zachodniopomorskie leży co prawda nad morzem i to na naszym Wybrzeżu zlokalizowana jest blisko połowa wszystkich nadmorskich miejsc wypoczynku, ale większość z mieszkańców nie tylko Polski, ale również naszego województwa, nie wie, że potudniowa granica wód morskich przebiega w Szczecinie, równoległe do mostu na Trasie Zamkowej. To właśnie tu kończą się morskie wody wewnętrzne biorące swój początek w główkach falochronów portu w Świnoujściu i portu w Dziwnowie.

W obszarze kompetencji terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie należą do nich obszary Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego oraz wody sześciu portów morskich, z których pięć (Szczecin, Świnoujście, Police, Dziwnów i Trzebież) zostało objętych planami zagospodarowania przestrzennego w ramach projektu POWER, tj. Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój.

Spśród wymienionych na wstępie funkcji, składowanie dwutlenku węgla oraz wydobywanie węglowodorów, tj. gazu i ropy naftowej oraz realizacja farm wiatrowych, nie mogą być na obszarach portów morskich dopuszczalne, ale pozostałe funkcje mogą i często są w praktyce na obszarze portów realizowane. Stąd konieczność wyznaczenia ram przestrzennych i zasad ich realizacji w ramach wyznaczonych akwenów staje się koniecznością chwili.

W czasie gdy realizacja poszczególnych przedsięwzięć poprzedzona ustaleniem lokalizacji w oparciu o odpowiednie pozwolenia na wznoszenie lub utrzymywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich odbywa się na wniosek dowolnego podmiotu i odmówić jej można wyłącznie w sytuacji odpowiedniej podstawy prawnej, sporządzenie planu, który nada odpowiednie ramy przestrzenne realizowanym politykom inwestycyjnym oraz może, i powinien uregulować procedury i zsynchronizować przestrzenny kształt struktur portowych, jest jedynym racjonalnym rozwiązaniem. Pozwoli ono na zapanowanie nad postępującym coraz dynamiczniej rozwojem inwestycyjnym portów i to w sytuacji nowego spojrzenia na możliwości i potrzeby w gospodarce morskiej, zarówno w przywracaniu, odtwarzaniu dawnych funkcji produkcyjnych (stocznie), rozwijaniu obszarów przeładunkowych, jak i zupełnie nowych, potężnych inwestycji, jak chociażby Świnoujski Terminal LNG czy planowany w jego bezpośrednim sąsiedztwie Terminal Kontenerowy.

Co prawda plany zagospodarowania przestrzennego wód morskich obejmują wyłącznie obszary pokryte wodami morskimi, ale i tak kształtowanie infrastruktury gwarantującej dostęp do portów i infrastruktury hydrotechnicznej wewnątrz portów, tj. torów wodnych, obrotnic i podejść, nabrzeży przeładunkowych i składowych oraz stoczniowych (produkcyjnych, wyposażeniowych czy remontowych), ich głębokości oraz układ i parametry techniczne składają się na strukturę, ma wpływ na to, czy będzie ona działać jak przystłowiowy zegarek, czy jako niewydajna hamować dalszy rozwój.

W ramach struktury portowej, w zależności od jej głównych funkcji i położenia wyróżnić można przy tym różne strefy. Obok funkcji przeładunkowych masowych i drobnicowych, w obszarze portu funkcjonują terminale załadunku lub rozładunku substancji gazowych, jak ma to miejsce w Świnoujściu, paliw – w Szczecinie, czy gazu siarkowego i amoniaku – w porcie w Policach. Występują tu Nabrzeża, przy których stacjonują i są rozładowywane statki i kutry rybackie, elewatory zbożowe, ale także nabrzeża pasażerskie i nabrzeża eksploatowane przez Marynarkę Wojenną. W Świnoujściu funkcjonują, łączące oba brzoży promy przewożące pasażerów oraz pojazdy osobowe i ciężarowe, a już niedługo tu oraz w Szczecinie pojawić się mogą miejskie tramwaje wodne. W zakresie przewozu pasażerów funkcjonują połączenia tzw. białej floty, a zupełnie osobny, poważny dział stanowi zaplecze dla zawijania, stacjonowania i remontu dużych i małych jednostek turystycznych, jachtów i jednostek żaglowych, rzecznych i pełnomorskich, w tym również tak pożądanym dla rozwoju turystycznego miast cruiserów.

Jeśli to wszystko uzupełnimy strukturą istniejących i projektowanych przepraw mostowych (czy tunelu, jak to ma miejsce w Świnoujściu i być może będzie miało miejsce w Policach) oraz ułożoną na dnie lub pod dnem infrastrukturę inżynierską (wodociągi, gazociągi, kable elektroenergetyczne i telekomunikacyjne), a także wyloty kanalizacji sanitarnej i deszczowej, łatwo zauważyć, że aby w należyty sposób zapanować na tej przestrzeni, niezbędne jest, podobnie jak i na lądzie, sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego.

Ich zadaniem jest ujawnienie potrzeb i możliwości przestrzennych w poszczególnych dziedzinach i takie ich „ułożenie” między sobą, by z jednej strony zoptymalizować wykorzystanie niewielkiej bądź co bądź przestrzeni, z drugiej pozostawić osobną przestrzeń na ich przyszły rozwój i tym rozwojem odpowiednio w przyszłości pokierować. Jest to tym ważniejsze, że wnoszenie i ewentualna późniejsza rozbiórka konstrukcji hydrotechnicznych jest nadzwyczaj kosztowna. Baseny portowe oraz tory wodne i nabrzeża muszą mieć przy tym odpowiednie parametry techniczne, tak by pomieścić statki o zakładanej wielkości i zanurzeniu.

W dniu dzisiejszym transport wodny, a morski w szczególności, zaznacza swą atrakcyjność dzięki potężnym ilościom przewożonych jednorazowo ładunków, stąd zasadne są działania pozwalające na wnikanie w głąb struktury portowej coraz większych jednostek pływających. Od takich właśnie działań zalicza się na naszym terenie modernizację toru wodnego Świnoujście – Szczecin, jego poszerzenie i pogłębienie do 12,5 m.

Porty morskie w Dziwnowie i Trzebieży, a w pewnym sensie również port morski w Świnoujściu pełnią funkcję portów rybackich. To tu zawijają i stacjonują morskie kutry i łodzie rybackie, prowadzony jest rozładunek oraz przechowanie i nierzadko przeróbka złowionych ryb. Funkcja ta wymaga separacji od pozostałych funkcji portowych, szczególnie turystyczno-rekreacyjnych (nabrzeża żeglugi pasażerskiej, maryny, przystanie) oraz odpowiedniego zaplecza w formie chłodni i magazynów.

Pozostałe porty i przystanie morskie położone w obszarze zalewów Szczecińskiego i Kamieńskiego objęte zostały planami zagospodarowania przestrzennego tych akwenów, a porty i przystanie morskie gmin nadmorskich (Dziwnów i Rewal i Trzebież) z portem morskim w Mrzeżynie) ujęte zostaną w planie szczegółowym obejmującym morską część pasa przybrzeżnego Bałtyku.

Wiemy już, po co sporządzamy plany zagospodarowania przestrzennego dla części wodnej portów morskich. Teraz kilka słów na temat tego, jak je sporządzamy.

W dniu 9 października 2017 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie ogłosił przystąpienie do sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego pięciu portów morskich pozostających w jego kompetencji terytorialnej. Szósty port – port w Mrzeżynie,

objęty zostanie planem sporządzanym dla morskiej części pasa przybrzeżnego.

Dla wyłonienia wykonawców poszczególnych planów przeprowadzono przetarg zgodnie z przepisami ustawy o zamówieniach publicznych. W toku przeprowadzonego postępowania wyłoniono jednego wykonawcę dla kompletu planów.

Jednocześnie zidentyfikowano około 165 podmiotów gospodarczych, osób prawnych i fizycznych dysponujących terenami przytkającymi do morskich wód wewnętrznych położonych w granicach poszczególnych portów morskich i w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Wymienione jednostki, a także wskazane w przepisach ustawy organy i instytucje oraz zidentyfikowane organizacje nieposiadające osobowości prawnej, związku i stowarzyszenia, w tym: turystyczne, żeglarskie i ekologiczne, zostały o przystąpieniu do sporządzenia planu powiadomione na piśmie wraz z informacją o terminie i miejscu składania ewentualnych uwag i wniosków do planu, podobnie jak ma to miejsce w przypadku planów miejscowych dla obszarów lądowych, z tą tylko różnicą, że na składanie ww. wniosków czas był blisko trzykrotnie dłuższy, bowiem wyniósł 60 dni.

Równoległe zostały zebrane materiały do studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, które zostanie opracowane do końca bieżącego roku.

Skrzyżowanie Studium, czyli oceny rzeczywistych możliwości przestrzennych obszaru przy uwzględnieniu ochrony środowiska i przyrody (część portów leży w obszarach Natura 2000 i sąsiedztwie innych prawnie chronionych obszarów przyrodniczych), a także położonych w sąsiedztwie struktur miejskich (przemysł, zabudowa mieszkaniowa, zespoły usługowe) i ich sieciami komunikacyjnymi i technicznymi, ze złożonymi wnioskami i uwagami do planu, da wstępny zarys koncepcji planu każdego z portów morskich.

Koncepcje planów przejdą następnie złożony proces konsultacji międzybranżowych, a otrzymane w ich wyniku projekty planów poddane zostaną opiniom i uzgodnieniom, najpierw wskazanych w ustawie organów i instytucji, a następnie konsultacjom zainteresowanych środowisk reprezentujących interesantów.

Po uzyskaniu ostatecznych projektów planów przeprowadzono zostanie proces konsultacji społecznych, z wyłożeniem projektów planów do publicznego wglądu i z przeprowadzeniem dyskusji publicznej.

Trzeba przy tym pamiętać, że plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przyjmowane są w trybie odpowiednich rozporządzeń ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, stając się prawem miejscowym, powszechnie obowiązującym.

W trybie tym projekt planu po przeprowadzeniu procesu opiniodawania i uzgodnień z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrami właściwymi do spraw: gospodarki, energii, rybołówstwa, środowiska, gospodarki wodnej, spraw wewnętrznych, turystyki, łączności, transportu, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego w zakresie ich właściwości, poddany zostaje ocenie ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w celu stwierdzenia jego zgodności z celami i kierunkami określonymi w długookresowej strategii rozwoju kraju, ustaleniami średniookresowej strategii rozwoju kraju i innymi strategiami rozwoju oraz ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa w celu stwierdzenia jego zgodności z koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju oraz programami określającymi zadania rządowe, o których mowa w art. 48 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

W sytuacji możliwości wystąpienia konsekwencji transgranicznych, projekt planu musi przejść także skomplikowane i czasochłonne postępowanie transgraniczne, związane z wieloetapowymi prezentacjami i uzgodnieniami tzw. krajów narażonych, czyli sąsiadów, których mogą dotknąć skutki opracowanych planów.

Procedura ta, szeroko rozwinięta w stosunku do planu dla morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, na szczęście nie dotyka planów sporządzanych dla portów morskich pozostających w kompetencji terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Zakłada się, iż projekty omawianych planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla portów w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, zostaną zakończone w pierwszym kwartale 2019 roku, a zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, zwaną potocznie Dyrektywą MSP powinny wejść w życie przed 31 marca 2021 r.

Koniec I kwartału 2019 r. nie jest dla opracowania planu datą zbyt odległą, więc już dziś zapraszam czytelników do uważnego obserwowania ogłoszeń w prasie i na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie (www.ums.gov.pl) oraz aktywnego udziału w procesie opracowania i opiniowania wymienionych planów.

Projekty wszystkich planów sporządzanych dla polskich obszarów morskich realizowane są przy wsparciu środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój (POWER).

Maciej Cehak

Główny Specjalista ds. Planowania i Zagospodarowania Przestrzennego Obszarów Morskich Urząd Morski w Szczecinie



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny

