

Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Gospodarki Morskiej  
i Żeglugi Śródlądowej  
oraz Ministra Inwestycji i  
Rozwoju  
z dnia .....

### **ZAŁĄCZNIK NR 3**

## **PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH – PORT MORSKI W SZCZECINIE – UZASADNIENIE DO SZCZEGÓŁOWYCH ROZSTRZYGNIEĆ PLANU DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW**

Projekt – wersja v. 1 z dnia 02.07.2019 r.

Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego wynika z implementacji do polskiego prawa Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., s. 135).

Dyrektywa ustanawia ramy planowania przestrzennego obszarów morskich mającego na celu propagowanie zrównoważonego wzrostu w gospodarce morskiej, rozwoju obszarów morskich oraz wykorzystania zasobów morza. Plany te powinny dążyć do zapewnienia zrównoważonego rozwoju sektora energetycznego na morzu, transportu morskiego, sektorów rybołówstwa i akwakultury, a także zachowania, ochrony i poprawy stanu środowiska naturalnego, w tym odporności na skutki zmiany klimatu, realizacji innych celów, takich jak propagowanie zrównoważonej turystyki i zrównoważone wydobywanie surowców.

Opracowując szczegółowe rozstrzygnięcia planu zagospodarowania przestrzennego uwzględniono w szczególności następujące akty prawne, wytyczne i dokumenty strategiczne:

- 1) ustawę z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r., poz. 2214, ze zm.), która stanowi implementację do polskiego prawa ww. Dyrektywy;
- 2) ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r., poz. 1933, ze zm.);

- 3) 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1025), zwane dalej Rozporządzeniem;
- 4) Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju;
- 5) Politykę Morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
- 6) Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
- 7) Strategię Odpowiedzialnego Rozwoju;
- 8) wytyczne HELCOM-VASAB;
- 9) pozostałe akty prawne dotyczące polskich obszarów morskich.

W myśl podstawowego aktu prawnego, jakim jest Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, za podstawę konstruowania rozstrzygnięć planu przyjęto zasadę zrównoważonego rozwoju: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Konstruując ustalenia przedmiotowego planu wzięto pod uwagę działania zmierzające do rozwoju społeczno-gospodarczego przy zachowaniu równowagi przyrodniczej, ochrony środowiska przyrodniczego oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb obecnych i przyszłych pokoleń.

Rozstrzygnięcia szczegółowe są zgodne ponadto z innymi zasadami morskiego planowania na Morzu Bałtyckim, zdefiniowanymi przez grupę VASAB-HELCOM ds. planowania przestrzennego obszarów morskich:

- 1) podejściem ekosystemowym;
- 2) zrównoważonym zarządzaniem przestrzenią morską;
- 3) podejściem ostrożnościowym, w wymiarze ekologicznym, ekonomicznym i społecznym);
- 4) planowaniem dostosowanym do charakterystyki i specyficznych warunków różnych obszarów.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214ze zm.) podejście ekosystemowe oznacza, że w zarządzaniu działalnością człowieka spełnione są łącznie następujące warunki::

- 1) wpływ na ekosystem planowanej działalności człowieka jest utrzymywany na poziomie umożliwiającym osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska;
- 2) zachowana jest zarówno zdolność do prawidłowego funkcjonowania ekosystemu, jak i odporność na zmiany środowiskowe powstałe w wyniku działalności człowieka;
- 3) umożliwiające jest jednoczesne, trwałe i zrównoważone użytkowanie zasobów i usług ekosystemowych przez obecne i przyszłe pokolenia.

Wyrazem uwzględnienia wskazanych powyżej zasad morskiego planowania są ustalone w planie zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Szczecinie specyficzne dla każdego akwenu zakazy, nakazy i ograniczenia w użytkowaniu. Sformułowane w planie zakazy i ograniczenia mają na celu uniknięcie konfliktu z pozostałymi funkcjami dopuszczonymi w danym akwencie.

Rozstrzygnięcia szczegółowe zostały zdefiniowane w sposób zapewniający na całym obszarze w niezakłócony sposób wykonywanie funkcji funkcjonowania portu z ochroną środowiska i przyrody. Wyjątkiem są akwenty o funkcji podstawowej transport, gdzie ochrona środowiska i przyrody jest ograniczona. W związku z przepisami odrębnymi, obszary portów są obszarami wyłączonymi z wykonywania rybołówstwa komercyjnego. Ze względu na wydane pozwolenia na wykonywanie połowów komercyjnych na obszarze portu, wyznaczono podakwenty, w których dopuszczone zostało rybołówstwo komercyjne.

Zgodnie z ustaleniami szczegółowymi planu, wykonywanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych określonych dla poszczególnych akwenów lub ich podakwenów może być ograniczane na podstawie przepisów odrębnych ze względu na konieczność zapewnienia obronności i bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz ochrony środowiska i przyrody.

Podstawą rozstrzygnięć szczegółowych był zebrany materiał planistyczny oraz wnioski złożone przez interesariuszy. Najważniejsze informacje zebrane podczas inwentaryzacji zaprezentowane zostały na rysunku uwarunkowań, stanowiącym integralną część niniejszego załącznika.

Na podstawie szczegółowego rozpoznania terenu i analizy złożonych wniosków, stosownie do § 5 ust. 1 pkt 3 i 6 lit. a oraz § 6 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia, dokonano podziału obszaru opracowania na akwenty o następujących funkcjach podstawowych:

- 1) funkcjonowanie portu, o oznaczeniu literowym Ip;
- 2) sztuczne wyspy i konstrukcje, o oznaczeniu literowym W;

- 3) turystyka, sport i rekreacja, o oznaczeniu literowym S;
- 4) transport, o oznaczeniu literowym T.

Podczas wydzielenia poszczególnych akwenów na rysunku planu i nadawaniu im funkcji w pierwszej kolejności kierowano się zasadą honorowania funkcji, które nie mogą mieć miejsca poza obszarami morskimi i są specyficzne dla tych obszarów (obszary przeznaczone pod transport).

Mając na uwadze powyższe kryterium, wyznaczając granice poszczególnych akwenów w pierwszej kolejności dokonano wydzielenia akwenów o funkcji podstawowej transport. Akwenami transportowymi są elementy infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu do gospodarki narodowej, obrotnice, kotwicowisko oraz pozostałe tory wodne. W granicach akwenu transportowego (akwen SZC.4.T) znalazły się ponadto niewielkie fragmenty obszaru, które nie pełnią żadnych szczególnych funkcji – Przekop Mieleński.

Wyznaczając granice akwenu o funkcji podstawowej sztuczne wyspy i konstrukcje, posługiwano się decyzją Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Decyzja ta wskazywała warunki realizacji przedsięwzięcia związanego z poprawą dostępu do portu w Szczecinie wraz z załadowaniem Basenu Noteckiego.

Na podstawie istniejącego zagospodarowania części portu, zlokalizowanej wokół Wyspy Grodzkiej (Duńczyca, Kanał Grodzki i Odra Zachodnia) i Basen Żeglarski oraz istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu lądowego, wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej turystyka, sport i rekreacja.

W wyniku wskazania ww. obszarów wyznaczone zostały akweny o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu. Akweny te uwzględniają istniejące i perspektywiczne obszary portu, przeznaczone do wykonywania funkcji portowych (przeładunkowe, postojowe, stoczniowe, produkcyjne, przewozów pasażerskich i inne związane z funkcjonowaniem portu).

Ustalenia szczegółowe planu zagospodarowania przestrzennego odnoszą się do obszarów Natura 2000 i innych obszarów wyznaczonych na morskich wodach wewnętrznych na mocy odrębnych aktów prawnych jedynie dla celów informacyjnych w ramach zasad korzystania z akwenu, wynikających z innych aktów i dokumentów normatywnych lub jako szczególnie istotne uwarunkowania korzystania z akwenu.

Na obszarze morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Szczecinie wyznaczono łącznie 24 akweny, o następującej ilości akwenów o funkcji podstawowej:

- 1) Ip – funkcjonowanie portu – 9;
- 2) W – sztuczne wyspy i konstrukcje – 1;
- 3) S – turystyka, sport i rekreacja – 2;
- 4) T – transport – 12.

Nie wydzielono akwenów z funkcją podstawową infrastruktura techniczna, dziedzictwo kulturowe, ochrona środowiska i przyrody, obronność i bezpieczeństwo państwa, badania naukowe oraz rybołówstwo. Funkcje te wskazano jako dopuszczalne z ograniczeniami wskazanymi w kartach poszczególnych akwenów, w zależności od istniejących uwarunkowań lub potrzeb rozwojowych w ramach poszczególnych akwenów.

Z uwagi na specyfikę planu (obszar portu morskiego) nie wydzielono akwenów o funkcji podstawowej akwakultura, nie wskazano jej też jako funkcja dopuszczalna. Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej rybołówstwo. Obszary portów, zgodnie z przepisami odrębnymi, są wyłączone z wykonywania rybołówstwa komercyjnego. Na obszarze portu funkcja ta wskazana została jedynie jako funkcja dopuszczalna. W toku prac nad projektem planu, na podstawie otrzymywanych wniosków od interesariuszy i po przeprowadzeniu analiz, zdecydowano dopuścić rybołówstwo komercyjne w wybranych częściach akwenów (podakweny na Duńczycy, 13.1, 13.2 i 13.3).

Wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń zostało dopuszczone w akwenach jako dopełnienie innych funkcji, takich jak transport, funkcjonowanie portu oraz obronność i bezpieczeństwo państwa. Ustalono przy tym ogólne zakazy ich wznoszenia w sposób:

- 1) utrudniający dostęp do nabrzeży;
- 2) naruszający elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 3) zagrażający bezpieczeństwu żeglugi lub utrudniający utrzymanie właściwych parametrów torów wodnych.

Ustalając zasady realizacji funkcji dopuszczalnej infrastruktura techniczna, jako podstawową zasadę przyjęto oszczędne korzystanie z przestrzeni – zakaz układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony. Elementy liniowe należy układać w sposób równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, wskazanych w warunkach technicznych. Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, wskazano wymóg ustanowienia strefy bezpieczeństwa wokół powstałych elementów

infrastrukturalnych, w której obowiązywać będzie zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi).

Ochronę dziedzictwa kulturowego zapewniają zapisy planu wskazujące na wymóg uwzględnienia przepisów odrębnych w zakresie ochrony zabytków oraz odpowiednich przepisów wykonawczych w tym zakresie.

Na obszarze planu nie wyznaczono akwenów o funkcji podstawowej pozyskiwanie energii odnawialnej ze względu na przepisy ustawy o obszarach morskich, zgodnie z którymi na morskich wodach wewnętrznych zakazuje się wznoszenia i wykorzystywania elektrowni wiatrowych. Pozostałych instalacji do pozyskiwania energii odnawialnej na obszarze opracowania nie przewiduje się. Na całym obszarze planu, z wyjątkiem akwenów o funkcji podstawowej T, dopuszczone zostało poszukiwanie lub rozpoznawanie oraz wydobywanie kopalin ze złóż.

Nie wyznaczono także akwenów o funkcji podstawowej ochrona środowiska i przyrody oraz obronność i bezpieczeństwo państwa, z uwagi na brak tego typu obiektów na obszarze portu. Obszar portu morskiego w Szczecinie pełni głównie funkcje produkcyjne, przeładunkowe, stoczniowe, postojowe, przewozów pasażerskich oraz inne portowe.

Badania naukowe zostały także wskazane jako funkcja dopuszczalna na wszystkich akwenach. Wśród ograniczeń w ich wykonywaniu, ustalenia szczegółowe kart poszczególnych akwenów wskazują na następujące zakazy ich prowadzenia w sposób:

- 1) naruszający elementy liniowe infrastruktury technicznej;
- 2) kolidujący z podstawową funkcją akwenu;
- 3) zagrażający bezpieczeństwu żeglugi.

Na obszarze objętym planem, podstawowym kierunkiem rozwoju jest transport, dla którego wyznaczono następujące akweny o funkcji podstawowej T:

- 1) akwen SZC.2.T, zapewniający obsługę i rozwój portu w Policach;
- 2) akwen SZC.4.T, zapewniający bezpieczną żeglugę na polskich obszarach morskich z i do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej;
- 3) akwen SZC.6.T, zapewniający obsługę i rozwój portu przy Kanale Skolwińskim;
- 4) akwen SZC.7.T, stanowiący kotwicowisko „Inoujście”;
- 5) akwen SZC.10.T, zapewniający obsługę i rozwój portu po zachodniej stronie wyspy Gryfia;
- 6) akwen SZC.15.T, zapewniający obsługę i rozwój portu przy Kanale Dębickim;

- 7) akwen SZC.16.T, stanowiący tor wodny na Odrze Zachodniej wraz z obrotnicą;
- 8) akwen SZC.17.T, stanowiący tor wodny na Kanale Grodzkim;
- 9) akwen SZC.19.T, stanowiący obrotnicę;
- 10) akwen SZC.20.T, stanowiący obrotnicę;
- 11) akwen SZC.21.T, stanowiący tor wodny na Parnicy i Kanale Wrocławskim wraz z obrotnicą;
- 12) akwen SZC.24.T, stanowiący obrotnicę.

Akweny te zostały wyznaczone na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z dnia 27 maja 2015 r., poz. 733).

Wśród najważniejszych ograniczeń w korzystaniu z przedmiotowych akwenów wskazuje się na ograniczenia w lokalizacji infrastruktury technicznej. Polegają one na zakazie układania sieci infrastruktury technicznej w sposób rozproszony (należy je układać w sposób równoległy do siebie, z zachowaniem minimalnych buforów bezpieczeństwa, zgodnie z warunkami technicznymi). Dodatkowo wymagane jest układanie nowych elementów infrastruktury technicznej w sposób zapewniający najkrótszy przebieg po akwenie (możliwie prostopadle do linii brzegu i bez załamań kierunku). Ponadto, dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi po torach wodnych, wskazano wymóg ustanowienia strefy bezpieczeństwa wokół powstałych elementów infrastrukturalnych, w której obowiązywać będzie zakaz kotwiczenia (z wyjątkiem kotwiczenia awaryjnego oraz kotwiczenia związanego z pracami instalacyjnymi i serwisowymi). Dla inwestycji związanych z infrastrukturą kanalizacyjną dopuszczono układanie wylotów kolektorów służących do wyprowadzania ścieków lub wód opadowych oraz roztopowych do wód morskich we wszystkich akwenach przylegających do linii brzegowej, z zastrzeżeniem przepisów odrębnych.

Wprowadzenie na akwenach T zakazu nurkowania, za wyjątkiem działań ratunkowych i związanych z bezpieczeństwem żeglugi oraz wydobywaniem obiektów zabytkowych i nurkowań związanych z eksploatacją i budową obiektów hydrotechnicznych, podyktowane było zapewnieniem bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi.

Na zdecydowanej większości obszar portu morskiego w Szczecinie wyznaczona została funkcja podstawowa Ip – funkcjonowanie portu. Na obszarze portów istotną kwestią jest bezpieczne poruszanie się statków (tzw. bezpieczeństwo nawigacyjne). W związku z tym,

zgodnie z ustaleniami planu, wszelkie podejmowane w porcie działania nie mogą prowadzić do zmniejszenia widzialności świateł i konstrukcji znaków nawigacyjnych. Dodatkowo w obszarze ochrony wizury znaków nawigacyjnych ustalono zakaz lokalizacji obiektów i świateł mogących przysłaniać znaki nawigacyjne oraz mogących utrudniać widzialność i rozpoznawalność ww. znaków.

Na obszarze portu istnieje możliwość lokalizacji nowych obrotnic oraz głębi dokowych. Ich realizacja nie może jednak powodować naruszenia elementów liniowych infrastruktury technicznej.

W związku z tym, że przez obszar portu morskiego w Szczecinie przepływa rzeka Odra oraz zlokalizowane są kanały i przekopy, na obszarze planu zlokalizowane są obiekty mostowe, zapewniające obsługę komunikacyjną całego miasta. Dla zachowania istniejących połączeń drogowych, plan ustala ograniczenia w realizacji funkcji na obszarze planu do sposobów nie naruszających konstrukcji mostów.

Na obszarze akwenu SZC.13.Ip zostały wyznaczone podakweny 13.1, 13.2 i 13.3 na potrzeby wykonywania funkcji rybołówstwa komercyjnego. Warunkiem realizacji tej funkcji jest spełnienie stosowanych wymogów wynikających z przepisów odrębnych. W uzasadnionych przypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie może wyłączyć dany obszar z użytkowania rybackiego ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, porządek portowy, ochronę środowiska lub potrzebę zapewnienia prawidłowej eksploatacji portu.

Funkcja turystyka, sport i rekreacja została wyznaczona na obszarze Basenu Żeglarskiego oraz w południowo-zachodniej części portu, gdzie zlokalizowany jest port jachtowy oraz planowane są inne inwestycje turystyczno-rekreacyjne na lądzie. Na akwenie zlokalizowane są obiekty mostowe, które wprowadzają pewne ograniczenia w korzystaniu z akwenów. Z tego powodu na potrzeby utrzymania mostów zostały wyznaczone podakweny, w których obowiązują ograniczenia w realizacji funkcji do sposobów nie naruszających konstrukcji mostów. Realizacja inwestycji związanych z rozbudową i przebudową infrastruktury portowej oraz realizacji nowych elementów infrastruktury technicznej została ograniczona do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych w porcie.

Na obszarze planu, na wniosek Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., został wyznaczony akwen W – sztuczne wyspy i konstrukcje. Plan nie wskazuje na zakazy lub ograniczenia w korzystaniu z przedmiotowego akwenu.