



Załączniki do rozporządzenia  
Rady Ministrów  
z dnia .....

### ZAŁĄCZNIK NR 3

## PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH – PORT MORSKI W TRZEBIEŻY – UZASADNIENIE DO SZCZEGÓŁOWYCH ROZSTRZYGNIEŃ PLANU DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW

Projekt – wersja v. 3 z dnia 13.01.2020 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 wydobycie surowców.

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

- 1) ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2169), 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 i Dz. U. z 2019 r., poz. 1716);
- 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) Uchwałę nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (M.P. z 2012 r. poz. 252);
- 5) Uchwałę nr 33 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) Politykę Morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
- 6) Uchwałę Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (M.P. z 2017 r., poz. 260);
- 7) projekt Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
- 8) Rekomendacje HELCOM-VASAB dot. planowania przestrzennego na Morzu Bałtyckim;
- 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 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 Trzebieży 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 akwenu.

Rozstrzygnięcia szczegółowe zostały zdefiniowane w sposób zapewniający na całym obszarze w niezakłócony sposób wykonywanie funkcji funkcjonowania portu z ochroną środowiska i przyrody. Wyjątkiem są akwenu 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.

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.

Uwzględniając dynamikę zmian zachodzących na obszarach portów w zakresie przystosowywania infrastruktury portowej to potrzeb obsługi różnego typu jednostek pływających, przyjęto w ustaleniach planu formułę dość ogólnych zapisów dla poszczególnych akwenów, nie precyzując np. długości i charakteru wykorzystania nabrzeży, a co za tym idzie, sposobu zagospodarowania akwenu graniczącego z nabrzeżem, pozostawiając funkcję podstawową jako funkcjonowanie portu, wpisując dopuszczenia i ewentualne ograniczenia, zakazy i nakazy.

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 akweny o następujących funkcjach podstawowych:

- 1) funkcjonowanie portu, o oznaczeniu literowym Ip;
- 2) turystyka, sport i rekreacja, o oznaczeniu literowym S;
- 3) transport, o oznaczeniu literowym T.

Podczas wydzielania 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 (obszar przeznaczony pod transport).

Mając na uwadze powyższe kryterium, wyznaczając granice poszczególnych akwenów w pierwszej kolejności dokonano wydzielenia akwenu o funkcji podstawowej transport. Akwen ten został wyznaczony na podstawie:

- 1) Zarządzenia nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie określenia infrastruktury zapewniającej dostęp do portów morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz do przystani morskich w Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu (Dz. Urz. Woj. Zach. z dnia 9 sierpnia 2017 r., poz. 3487);
- 2) Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 10 maja 2018 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej w portach morskich w Dziwnowie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Policach, Przytorze, Sierosławiu, Stepnicy, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie oraz w przystaniach morskich w Karsiborze, Międzyzdrojach, Niechorzu i Rewalu (Dz. Urz. Woj. Zach. z dnia 11 maja 2018 r., poz. 2356).

Na podstawie istniejącego zagospodarowania części portu oraz planowanego zagospodarowania terenu lądowego, wyznaczony został akwen 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 (postojowe, 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 Trzebieży wyznaczono łącznie 4 akweny, o następującej ilości akwenów o funkcji podstawowej:

- 1) Ip – funkcjonowanie portu – 2;
- 2) S – turystyka, sport i rekreacja – 1;
- 3) T – transport – 1.

Nie wydzielono akwenów z funkcją podstawową infrastruktura techniczna, dziedzictwo kulturowe, ochrona środowiska i przyrody, sztuczne wyspy i konstrukcje oraz badania naukowe. 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 i rybołówstwo, nie wskazano ich też jako funkcja dopuszczalna. Obszary portów, zgodnie z przepisami odrębnymi, są wyłączone z wykonywania rybołówstwa komercyjnego.

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

- 1) utrudniający dostęp do nabrzeży;
- 2) naruszający elementy liniowe infrastruktury technicznej;

- 3) w miejscach zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych;
- 4) zagrażający bezpieczeństwu żeglugi lub utrudniający utrzymanie właściwych parametrów toru wodnego.

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. Funkcja ochrona dziedzictwa kulturowego (D) została dopuszczona na obszarze całego planu.

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 akwenu o funkcji podstawowej T, dopuszczone zostało poszukiwanie lub rozpoznawanie oraz wydobywanie kopalin ze złóż. Na obszarze planu zakazano wznoszenia sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów. Ograniczono przy tym realizację infrastruktury służącej do wydobycia węglowodorów do elementów liniowych infrastruktury technicznej wyprowadzających węglowodory na ląd, jak np. rurociągi. Zastosowany w planie zakaz podyktowany był szczególnymi uwarunkowaniami portu. Port jest akwenum zamkniętym, zatem w przypadku wydostania się ropy do wód akwenu, doszłoby do wystąpienia katastrofy ekologicznej o znacznym zasięgu – negatywny wpływ na stan zasobów przyrodniczych (florę i faunę) zarówno w wodzie, jak i na lądzie. Warunkiem prowadzenia przedmiotowej działalności na

obszarze planu jest nie powodowanie trudności w wykorzystaniu morskich wód wewnętrznych zgodnie z ich funkcją podstawową.

Zakazując na obszarze planu lokalizacji sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń służących do wydobycia węglowodorów kierowano się „zasadą przezorności”. W przypadku prowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, w szczególności na obszary Natura 2000, polega ona na tym, że nierozwiane, racjonalne wątpliwości zawsze interpretuje się „na korzyść środowiska”. Jeżeli nie da się ustalić, czy negatywne oddziaływanie wystąpi, czy też nie, zakłada się, że wystąpi. Na płaszczyźnie ocen środowiskowych praktycznym wymiarem zastosowania zasady przezorności powinno być odmowa wyrażenia zgody na realizację działań, których skutki są niepewne, niejasne, wątpliwe lub ryzykowne. Kierując się zasadą przezorności wątpliwość, czy dane negatywne oddziaływanie należy uznać za znaczące, czy nieznaczące, rozstrzygnąć należy na korzyść środowiska przyjmując, że będzie ono znaczące, natomiast wątpliwość, czy dane działania pogorszą integralność obszaru Natura 2000, czy nie odniosą takiego skutku – przyjmując, że pogorszą integralność, itd. Zasada wymaga, aby wszelkie prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków traktować tak, jak pewność ich wystąpienia. Podsumowując, oceniono, iż istnieją przesłanki środowiskowe zakazujące lokalizowanie takich konstrukcji.

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 Trzebieży pełni głównie funkcje postojowe, przewozów pasażerskich oraz inne portowe. Ze względu na brak przesłanek, nie wyznaczono także akwenów o funkcji sztuczne wyspy i konstrukcje.

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 akwen o funkcji podstawowej T: akwen TRZ.2.T, pełniący funkcję tranzytową dla barek uprawiających żeglugę pomiędzy Polską a Niemcami. Akwen ten został wyznaczony w oparciu o przebieg istniejącego toru wodnego.

Wśród najważniejszych ograniczeń w korzystaniu z wyznaczonych w planie 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 Trzebieży wyznaczona została funkcja podstawowa Ip – funkcjonowanie portu. Wydzielenie przedmiotowych akwenów miało na celu zapewnienie przestrzeni do realizacji priorytetowych kierunków Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, tj. rozwoju portów morskich, konkurencyjnego transportu morskiego oraz poprawy bezpieczeństwa i ochrony żeglugi. Funkcjonowanie portu to akweny: TRZ.1.Ip i TRZ.3.Ip. W akwenach tych dopuszcza się budowę nowych elementów infrastruktury portowej i turystycznej przy uwzględnieniu ochrony istniejących już umocnień brzegu, sztucznych wysp i konstrukcji oraz innych budowli hydrotechnicznych.

W sąsiedztwie akwenu TRZ.3.Ip prowadzona jest działalność stoczniowa. Plan ustala następujące ograniczenia w realizacji głębi dokowych związanych z prowadzoną działalnością stoczniową:

- a) nie naruszających elementów liniowych infrastruktury technicznej,



b) nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych.

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 (podakweny 1.1, 3.1, 3.2, 3.3 i 4.1).

W celu zapewnienia ochrony nabrzeży portowych, na akwenach o funkcji podstawowej funkcjonowanie portu ustalono ograniczenia w realizacji inwestycji oraz prowadzenia prac związanych z rozbudową i przebudową infrastruktury portowej do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych. Dodatkowo, na obszarze całego planu, budowa nowych obiektów, rozbudowa, przebudowa i remont obiektów istniejących musi uwzględniać sąsiedztwo z istniejącymi lub projektowanymi obiektami hydrotechnicznymi i liniową infrastrukturą techniczną oraz być realizowana w sposób zapewniający nienaruszalność i stateczność tych obiektów lub gwarantujący usunięcie ewentualnych kolizji.

Jako kolejna istotna funkcja na obszarze portu w Trzebieży została wyznaczona funkcja turystyka, sport i rekreacja (S). Zasięg przedmiotowego akwenu wynikał z istniejących uwarunkowań obszaru opracowania i terenu sąsiedniego (port jachtowy) oraz planowanych inwestycji turystyczno-rekreacyjnych na lądzie. Realizacja inwestycji związanych z rozbudową i przebudową infrastruktury portowej oraz realizacji nowych elementów infrastruktury turystycznej została ograniczona do sposobów nie zagrażających stateczności budowli hydrotechnicznych w porcie.