

<p>Nazwa projektu Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – Port morski w Dźwirzynie</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia: 17.10.2020 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obserwowana w ostatnich latach intensyfikacja procesów gospodarowania w polskich obszarach morskich, zdefiniowanych w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2019 r. poz. 2169, z późn. zm.) stanowi istotną przesłankę przemawiającą za koniecznością kompleksowego uregulowania procesów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski Dźwirzyno (zwany dalej „Planem”), jako narzędzie koordynacji funkcjonalnej i terytorialnej różnorodnych działań przestrzennych, pozwoli na realizację przedsięwzięć w granicach portu w sposób zrównoważony.

Celem przyjęcia Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych jest stworzenie narzędzia dla koordynacji funkcjonalnej i przestrzennej działań, aby:

- zapewnić efektywne wykorzystanie wód portowych dla celów społecznych i gospodarczych;
- ograniczyć konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem;
- zapewnić rozwój portu w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej implementuje do polskiego prawa Dyrektywę 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 ma na celu wspieranie zrównoważonego rozwoju i wzrostu w gospodarce morskiej, stosując podejście ekosystemowe i wspierając współistnienie odpowiednich działań i sposobów wykorzystania obszarów morskich.

Przepisy rozdziału 9 ustawy wprowadzają odrębną regulację sporządzania i przyjmowania planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich. Wszystkie plany i projekty związane z zagospodarowaniem morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego są sporządzane przez organy administracji morskiej w uzgodnieniu z właściwymi nadmorskimi jednostkami samorządu terytorialnego. W Planie zagospodarowania przestrzennego wód portowych uwzględnia się ważne pozwolenia na inwestycje wydane w granicach obszaru opracowania.

W Planie uwzględniono konstytucyjny wymóg (art. 5 Konstytucji RP), że Rzeczpospolita Polska zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

Plan podlegający OSR został sporządzony zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 roku w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025).

Przy sporządzaniu Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich kierowano się także ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, z późn. zm.), która stanowi, że cele ochrony przyrody są realizowane m.in. przez uwzględnienie wymagań ochrony przyrody w planach zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Zgodnie z tą ustawą 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. W rezultacie, po wprowadzeniu regulacji Planu w życie, zyska on status obowiązującego prawa. Zdecyduje o tym rozporządzenie Rady Ministrów.

Uwzględniając powyższe ramy prawne, Plan określa funkcje podstawowe oraz funkcje dopuszczalne dla poszczególnych akwenów. W ten sposób realizowany jest podstawowy cel wdrożenia Planu, czyli osiągnięcie zrównoważonego rozwoju

obszaru objętego projektem Planu oraz obszarów do niego przyległych w wymiarze ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Głównym celem planu jest zagospodarowanie wód portowych, zapewniając efektywne wykorzystanie ich cech, zasobów i właściwości dla różnych celów. Ponadto plan ma ograniczyć konflikty obecnie występujące na obszarze opracowania. Plan będzie stanowił również podstawę wydawania decyzji odnoszących się do użytkowania i zagospodarowania obszarów morskich w granicach portu. Dzięki diagnozie obecnego stanu użytkowania, uwarunkowań rozwoju i wzajemnych relacji woda-ład – plan przyznaje priorytety wybranym sposobom użytkowania. Służy temu przyznanie akwenom podstawowych funkcji wiodących przeznaczeń akwenów, które nie mogą zakłócać inne sposoby jego wykorzystania. Dla każdego z wyznaczonego akwenu sporządza się kartę akwenu, w której zawarte są szczegółowe rozstrzygnięcia.

Plan przypisuje do wydzielonych akwenów funkcje podstawowe (wiodące) i dopuszczalne. Wprowadza istotne nakazy, zakazy i ograniczenia, rozstrzyga o rozmieszczeniu inwestycji, kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej. Przy tworzeniu planu kierowano się rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 roku w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025). Oprócz funkcji wymienionych w w/w dokumencie, na potrzeby planu zaproponowano nowe funkcje: badania naukowe, funkcjonowanie portu oraz infrastruktura zapewniająca dostęp do portu. W procesie planistycznym przeprowadzone zostały analizy, które służyły rozwiązaniu konfliktów przestrzennych poprzez nadanie funkcji podstawowych i dopuszczalnych. Przyjmuje się, że plan będzie rozwiązywał lub ograniczał wykryte konflikty, natomiast pozostałe będą regulowane przez działania podejmowane na podstawie odrębnych przepisów.

Analiza uwarunkowań w ramach Planu wskazuje na potrzebę zabezpieczenia terenów wód dla takich działań jak:

- rozwój portu;
- zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi morskiej;
- zrównoważony rozwój turystyki nadmorskiej i morskiej;
- zachowanie/polepszenie istniejące stanu środowiska.

Podczas tworzenia Planu opierano się na zasadzie współistnienia z procesami decyzyjnymi i przepisami odrębnymi, takimi jak plany ochrony obszarów Natura 2000 czy ustawa z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2020 r. poz. 277, z późn. zm.). Utworzenie Planu pozwoli na uregulowanie procedur administracyjnych związanych z zagospodarowaniem wód portowych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Planowanie obszarów Morza Bałtyckiego oparte jest na współpracy poszczególnych krajów w ramach inicjatyw:

- Visions and Strategies Around the Baltic Sea (VASAB),
- Konwencja Kelsińska (HELCOM).

Wypracowany wspólnie model planowania zakłada, że Morze Bałtyckie jest jednym spójnym ekosystemem i dlatego należy je chronić i korzystać z jego zasobów, mając na uwadze ponadnarodową perspektywę. VASAB 2010, która była pierwszą inicjatywą nawołującą do wprowadzenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów Morza Bałtyckiego. Planując obszary morskie należy brać pod uwagę zasady i kierunki wyznaczone przez grupę roboczą HELCOM-VASAB MSP.

Poniższej przedstawiono wiadomości dot. opracowań bałtyckich krajów należących do OECD. Informacje opracowano na podstawie <https://vasab.org/theme-posts/maritimespacial-planning/msp-country-fiches/>.

Niemcy

W przypadku Niemiec, za planowanie obszarów morskich odpowiedzialne jest Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Wspólnoty. Plany zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim (jak również na Morzu Północnym) określają prawnie wiążące cele oraz zasady, które należy szczególnie uwzględnić w planowaniu przestrzennym w odniesieniu do wykorzystania gospodarczego, prowadzenia badań naukowych, zapewnienia bezpieczeństwa i efektywności żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego. Plan określa wiążące zasady i przepisy dla administracji, głównie w odniesieniu do procedur udzielania licencji i zatwierdzania inwestycji. Pierwszy plan zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej Niemiec na Morzu Bałtyckim został przyjęty w 2009 roku.

Głównymi decyzjami Planu było wyznaczenie obszarów priorytetowych, rezerwacyjnych oraz zapisy regulujące. Dla projektu planu przeprowadzono Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko, szerokie konsultacje społeczne na poziomie krajowym i transgranicznym (w ramach procedury ESPOO). W 2012 roku przygotowano ocenę efektywności wdrożenia planu, która dała asumpt do aktualizacji i przygotowywania kolejnej wersji. Obecnie toczą się prace nad nową wersją planu. W 2019 r. Ministerstwo wysłało do organów publicznych, instytutów i organizacji wniosek o zgłaszanie wszelkich informacji i danych na temat opracowań. Obecnie przygotowywane jest kompleksowe sprawozdanie z aktualności obecnego planu. Pierwsze wstępne projekty przygotowane zostały na początku 2020 r. Następnie mają odbywać się konsultacje oraz uzgodnienia transgraniczne. Zaktualizowane plany mają zostać przyjęte w 2021 r.

Za planowanie zagospodarowania wód wewnętrznych i morza terytorialnego Morza Bałtyckiego odpowiedzialne są nadbrzeżne kraje związkowe.

W Szlezwiku Holsztynie (Schleswig-Holstein), plan zagospodarowania przestrzennego morza terytorialnego jest częścią Planu Rozwoju Kraju Związkowego i został ostatnio zmieniony w 2015 r. W Szlezwiku-Holsztynie dokonuje się obecnie przeglądu i aktualizacji. Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego jest obecnie po pierwszych konsultacjach, które zakończyły się w maju 2019 r.

W Meklemburii Pomorskiej Przednim (Mecklenburg-Vorpommern), plan zagospodarowania przestrzennego morza terytorialnego jest częścią Planu Rozwoju Kraju Związkowego. Pierwszy plan w takim wymiarze został przyjęty w 2005 roku i był to pierwszy plan obejmujący akweny morskie w Regionie Morza Bałtyckiego i w UE. Został on zaktualizowany w latach 2013-2015 i stał się aktem prawnie wiążącym w 2016 r.

Litwa

Zgodnie z art. 47 Konstytucji Republiki Litewskiej, wyłączne prawo do litewskiej przestrzeni morskiej należy do Republiki Litewskiej. Planowanie przestrzenne obszarów morskich na Litwie jest włączone do krajowego ustawodawstwa regulującego planowanie przestrzenne - Ustawy o Planowaniu Terytorialnym i jej aktów wykonawczych. Aktualizacja ustawy (która weszła w życie 1 stycznia 2014 r.), zawiera zapisy dotyczące planowania przestrzeni morskiej. Aktem wykonawczym do Ustawy są Zasady Sporządzania Złożonych Dokumentów Planowania Terytorialnego (2014).

W oparciu o postanowienia krajowych aktów prawnych, w 2015 roku Kompleksowy Plan Terytorium Republiki Litewskiej został uzupełniony o morskie rozwiązania przestrzenne (rezolucją nr XII-1781 Parlamentu Republiki Litewskiej). Obejmuje on całość litewskich obszarów morskich, w tym wody terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną.

Istniejący Plan jest prawnie wiążący. Jest wiążący dla instytucji państwowych, podejmujących decyzje na poziomie krajowym, o użytkowaniu, zarządzaniu i ochronie terytorium kraju, kształtowaniu polityki regionalnej.

Rozszerzenie istniejącego (lądowego) planu i uzupełnienie go morskimi rozwiązaniami przestrzennymi, pozwoliło stworzyć wstępne warunki dla rozwoju działalności gospodarczej wykorzystującej przestrzeń morską i utrzymania dobrego stanu środowiska morskiego, zapewniając także niezbędne regulacje terytorialne dla ochrony dziedzictwa kulturowego na morzu.

Szwecja

Szwedzkie morze terytorialne podzielone jest na dwie strefy: wody publiczne i wody prywatne. Wody publiczne należą do państwa i są reprezentowane przez właściwe instytucje państwowe. Prywatne strefy wodne, zarówno toń, jak i dno morskie, obejmują obszar wodny do 300 m od linii brzegowej i dalej do izobaty 3 m, jeśli znajduje się ona poza tym obszarem. W zatokach, fiordach i obszarach archipelagowych specjalne zasady regulują granicę między wodami prywatnymi i publicznymi.

Planowanie przestrzenne obszarów morskich jest regulowane dwoma aktami prawnymi: Szwedzkim Kodeksem Ochrony Środowiska z 1999 roku oraz Ustawą o Planowaniu i Budownictwie z 2010 roku.

Wg Ustawy o Planowaniu i Budownictwie, gminy są odpowiedzialne za opracowanie i wdrożenie planów wód terytorialnych.

Odpowiedzialność za planowanie przestrzenne obszarów morskich spoczywa na Ministerstwie Środowiska i Energii, wspieranym merytorycznie przez Szwedzką Agencję ds. Gospodarki Morskiej i Gospodarki Wodnej (SwAM). Wody prywatne nie podlegają planowaniu.

Zgodnie z dodatkiem (z 2014 roku) do Kodeksu Ochrony Środowiska opracowane zostaną trzy plany morskie w podziale na Zatokę Botnicką, Morze Bałtyckie oraz Wody Zachodnie (Skagerrak / Kattegatt), obejmujące obszary morskie od 1 Mm od linii podstawowej (włączając również wyłączną strefę ekonomiczną). Plany, które będą przyjęte przez rząd będą miały charakter strategicznych wytycznych mających na celu zrównoważony rozwój. Rząd może również przyjąć przepisy uzupełniające, zakazujące lub ograniczające działalność w wyznaczonych akwenach.

Proces planistyczny regulowany jest przez rozporządzenie w sprawie planowania przestrzennego morskiego z 2015 roku.

Plan szwedzki określa obszary o znaczeniu krajowym, czyli zabezpieczające priorytetowe interesy i inne interesy publiczne o istotnym znaczeniu (np. ochrona przyrody, rekreacja i turystyka, żegluga, produkcja energii czy rybołówstwo).

W swojej pracy stosuje się w Szwecji podejście ekosystemowe. Zgodnie z rozporządzeniem dot. polityki gospodarczej, cele społeczne i środowiskowe mają zostać włączone do morskich planów zagospodarowania przestrzennego. Głównym celem planowania jest wykorzystanie zasobów morskich w sposób umożliwiający rozwój gospodarki morskiej przy jednoczesnym zachowaniu ekosystemów.

W sierpniu 2015 roku została przyjęta przez rząd szwedzka strategia morska. Strategia zawiera rządową wizję rozwoju sektora morskiego: konkurencyjny, innowacyjny i zrównoważony przemysł morski, który może przyczynić się do wzrostu zatrudnienia, zmniejszenia obciążenia środowiska i atrakcyjnego środowiska życia. Wizja opiera się na trzech równoważnych perspektywach: zrównoważonym środowisku morskim, konkurencyjnej gospodarce morskiej i atrakcyjnych obszarach przybrzeżnych. Podkreśla się, że plany zagospodarowania przestrzennego są ważnym instrumentem w kierowaniu rozwojem szwedzkich obszarów morskich. Strategia obejmuje i integruje wiele obszarów polityki, takie jak polityka gospodarcza, polityka na rzecz wzrostu regionalnego, polityki sektorowe dotyczące morza i jego wykorzystania oraz polityki środowiskowe. Strategia stanowi instrument wdrażania szwedzkiej zintegrowanej polityki morskiej.

1 grudnia 2016 roku opublikowano wstępne projekty planów dla wszystkich trzech obszarów morskich, w styczniu/lutym 2017 r. opublikowano strategiczne oceny oddziaływania na środowisko. Dokumenty te stanowią podstawę do szerokiego dialogu.

15 lutego 2018 roku opublikowano Projekty planów zgodnie z w/w podziałem oraz strategiczne oceny oddziaływania na

środowisko oraz ocenę zrównoważonego rozwoju.

Wiosną 2018 roku odbywały się spotkania konsultacyjne z zainteresowanymi stronami. Formanie konsultacje zakończyły się 15 sierpnia 2018 roku. Po przetłumaczeniu opracowań, spotkanie z krajami sąsiadującymi odbyło się 19 czerwca 2019 roku w Malmö.

Dania

Dania nie ma jeszcze planu przestrzennego obejmującego obszary morskie. Opracowano jednak szereg planów sektorowych, które zapewnią kluczowy wkład w nadchodzący proces planowania.

W 2016 roku rząd przyjął Ustawę o Planowaniu Przestrzennym Obszarów Morskich, która ustanawia ramy prawne planowania na morzu.

Dania jest w trakcie tworzenia opracowań, które będą miały kluczowy wkład w proces planowania morskich obszarów. Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich powinien zostać ukończony do marca 2021 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Liczba	Źródło danych	Oddziaływanie
Urząd Morski	1		Plan będzie narzędziem polityki przestrzennej w granicach morskich wód wewnętrznych służącym administracji morskiej w takich zadaniach jak prowadzenie polityki wewnętrznej wobec obszaru m.in. poprzez wydawanie pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp.
Urzędy Marszałkowskie	1	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. w wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603) art. 2	Obszar objęty planem znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego. Z uwagi na podział kompetencji samorządu terytorialnego z zakresu planowania przestrzennego szczególnie rola należy do gminy, która dla obszaru sąsiadującego z obszarem opracowania ma prawo uchylać akty prawa miejscowego, w szczególności miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.
Samorządy gminne	1	Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010r. w sprawie wykazu gmin i powiatów, wchodzących w skład województw (M.P. z dnia 12 lipca 2010 r., Nr 48, poz.654). Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT, GUS Stan w dniu 01.01.14 r.	Plan może zawierać ustalenia wiążące wobec obszarów położonych na zewnątrz obszaru Planu, w szczególności wobec planów gminnych, gminnego studium, planu przestrzennego województwa. Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Plan będzie uzgadniany z: - organami wykonawczymi jednostek samorządu terytorialnego znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru nim objętego – w zakresie wpływu jego ustaleń na zagospodarowanie pasa technicznego, pasa ochronnego oraz zagospodarowania przestrzennego danej gminy. - marszałkiem województwa – w zakresie terenów rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim, ustalonego w planie zagospodarowania

JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Projekt rozporządzenia nie generuje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych oraz nie wpłynie na wzrost wydatków oraz zmniejszenie dochodów sektora budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego, co skutkuje brakiem konieczności zapewnienia źródeł finansowania. Przepisy rozporządzenia nie definiują skali zaangażowania środków publicznych w realizację założeń Planu.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Plan techniczny nie generuje kosztów dla budżetu państwa. Zawiera wyłącznie przepisy i instrukcje wykorzystywania przestrzeni morskiej i wyznacza granice poszczególnych obszarów funkcjonalnych. Plan nie generuje także dodatkowych kosztów dla samorządów województw, ponieważ sporządzenie i uchwalenie przez te samorzady planów zagospodarowania przestrzennego województw jest obowiązkiem wynikającym z art. 3 ust 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Użytkownicy portu	Poprawa bezpieczeństwa żeglugi, zapewnienie odpowiedniej ilości miejsc pod stacjonowanie jednostek						
	Urząd Morski	Optymalizacja procesów organizacyjnych i procedur administracyjnych						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wpływ, o którym mowa w tym punkcie jest obecnie trudny do oszacowania. Wiarygodna i rzetelna ocena będzie możliwa na etapie przygotowania OSR ex-post. Co więcej dokładne oszacowanie wpływu Planu może mieć miejsce dopiero po wielu latach funkcjonowania Planu.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych obowiązków informacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Określenie wpływu Planu na rynek pracy wymaga zdefiniowania obszaru będącego pod wpływem działalności gospodarczej w przestrzeni morskiej. Należy określić obszar, na który ustalenia planu będą mogły mieć wpływ oraz jakie

działalności mogą wchodzić w interakcje z regulacjami Planu.

Bezwzględnie wpływ będą miały działalności powiązane z gospodarką morską, głównie te działające na obszarach morskich oraz przedsiębiorstwa mające siedzibę i funkcjonujące w granicach portu morskiego.

Na podstawie danych GUS zarówno liczba podmiotów, jak i wielkość zatrudnienia w sektorze gospodarki morskiej w województwie zachodniopomorskim w latach 2012-2015 wykazuje trend rosnący. Oznacza to, że rynek gospodarki morskiej sukcesywnie się rozwija. Tendencja ta jednak nie jest powiązana z planowaniem przestrzennym na obszarach morskich lub jego braku. Wprowadzenie regulacji Planu z pewnością nie wpłynie na zmianę trendu – może jedynie go umocnić. Plan jednak będzie oddziaływał na przedsiębiorstwa działające w gospodarce morskiej. Oszacowanie zmian tj. zwiększenie liczby podmiotów i liczby zatrudnionych wiąże się z potrzebą uwzględnienia dużej liczby czynników zewnętrznych, co na obecnym etapie jest niemożliwe do przewidzenia. W związku z tym dopiero w momencie wykonywania analizy OSR ex-post będzie można obliczyć dokładny wpływ wdrożenia Planu za rynek pracy.

Przyjęcie Planu wiązać się będzie ze zmianą procedur administracyjnych (uproszczeniem procedur) i koniecznością poinformowania obecnych podmiotów działających w granicach opracowania. Nowe procedury administracyjne powstałe w wyniku wprowadzenia Planu oraz informatyzacja interesariuszy będą wymagały przeszkolenia obecnych pracowników administracji (Urząd Morski) oraz podjęcia kroków mających na celu poinformowanie obecnych użytkowników portu. Mimo to, nie przewiduje się zmian w liczbie zatrudnionych osób.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	<p>Środowisko naturalne – ustalenia planu zapewniają ochronę środowiska i przyrody, zwracając dużą uwagę na walory środowiskowe występujące na obszarze planu, co zabezpieczy stan środowiska morskiego i pozytywnie wpłynie na jego stan.</p> <p>Sytuacja i rozwój regionalny – Plan będzie wywierał korzystny wpływ na rozwój regionalny poprzez zapewnienie możliwości lokalizacji inwestycji, które mogą wpłynąć na skłonność do inwestowania w rozwój obszarów portowych.</p>
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Według Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – Port morski Dźwirzyno musi zostać opracowany do 31 marca 2021 r.

Rozporządzenie zostanie ogłoszone po przeprowadzeniu niezbędnych konsultacji społecznych i po uwzględnieniu uwag i wniosków od zainteresowanych podmiotów. Rozporządzenie musi zostać sporządzone w uzgodnieniu z podmiotami będącymi pod wpływem ekonomicznego planu zgodnie z wymogami Ustawy.

Główną rolę we wdrażaniu rozporządzenia będzie miał Urząd Morski, który w razie konieczności będzie opierał się na usługach innych instytucji oraz współpracował z jednostkami samorządu terytorialnego.

Cały proces wprowadzania rozporządzenia będzie koordynowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projekt Planu został opracowany zgodnie z wymogami obowiązującego ustawodawstwa. W ramach prac nad projektem Planu zostały opublikowane informacje o prowadzonym procesie planistycznym.

Zgodnie z wymogami Ustawy, projekt planu zostanie poddany uzgodnieniom na poziomie krajowym.

Projekt Planu został sporządzany z uwzględnieniem wniosków i uwag złożonych na różnych etapach procesu planistycznego.

Monitorowanie wdrożenia Planu wynika z zapisów Dyrektywy i Ustawy, jednakże system monitorowania Planu jest dopiero w trakcie opracowywania.

Obecnie można przewidzieć jego założenia:

- Wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych wraz z poprawą stanu środowiska i zmian klimatycznych,
- Zapewnienie obronności i bezpieczeństwa państwa,
- Wzmocnienie pozycji portu morskiego oraz zwiększenie jego konkurencyjności,
- Racjonalne wykorzystanie wód portowych.

Miernikiem postępu we wdrażaniu Planu może być informacja:

- Czy JST dostosowały obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego do Planu?
- Jak usprawniono procedury w Urzędzie Morskim?
- Czy nastąpiła implementacja ustaleń Planu?

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, UE 2014,

Maritime Spatial Planning Country Information – Denmark, European MSP Platform European Commission, 2019,
Maritime Spatial Planning Country Information – Germany, European MSP Platform European Commission, 2019,
Maritime Spatial Planning Country Information – Lithuania, European MSP Platform European Commission, 2019,
Maritime Spatial Planning Country Information – Sweden, European MSP Platform European Commission, 2019,
Projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – Port morski Dźwirzyno,
Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Warszawa, Szczecin 2017,
Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17
maja 2017 roku w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych,
morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025),
Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2019 r.
poz. 2169, z późn. zm.).