

Nazwa projektu Plan zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia: styczeń 2020 r., aktualizacja UMS z dnia 25.05.2021 r. oraz z dnia 22.07.2022 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r., poz. 457, poz. 1079, poz. 1250)) Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Intensywne wykorzystanie linii brzegowej i systematycznie notowany wzrost gospodarczy oraz intensyfikacja wykorzystania unijnych środków finansowych w ramach realizacji projektów związanych z gospodarką morską wymuszają skoordynowane działania kilku lub nawet kilkunastu jednostek organizacyjnych oraz podmiotów w celu racjonalnego wykorzystania potencjału gospodarczego portu morskiego w Świnoujściu oraz lądowych terenów przyległych, przy uwzględnieniu zrównoważonego rozwoju, w tym uwzględnienia zasad ochrony uwarunkowań środowiska. Takie zintegrowane podejście w zakresie planowania i zarządzania wodami zostało przedstawione w celu nr 4 Zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej – dyrektywa nr 2008/56/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, gdzie zapisano zasady wspierania zrównoważonego rozwoju mórz i oceanów oraz rozwijanie procesu decyzyjnego w odniesieniu do unijnych polityk sektorowych. Skoordynowane planowanie przestrzenne obszarów morskich stanowi przekrojowe narzędzie prowadzenia polityki umożliwiające organom publicznym i zainteresowanym stronom stosowanie skoordynowanego, zintegrowanego i transgranicznego podejścia.

Kolejnym dokumentem Parlamentu Europejskiego dotyczącym prowadzenia polityki przestrzennej na wodach morskich jest Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., str. 135) ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, z której to wynika jednoznacznie, że władze każdego z Państw Członków Unii Europejskiej zostały zobligowane do opracowania Planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r.

W nawiązaniu do ww. dyrektyw władze państwowe RP wprowadziły istotne wymogi prawne w tym zakresie, tj. między innymi określono zakres przestrzenny i przedmiotowy opracowania Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych oraz tok postępowania przyjęcia takiego dokumentu, uszczegóławiając zapisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (przepis zmieniający wprowadzono w Dz.U. z 2017 r. poz. 785 z dnia 14.04.2017 roku) poprzez rozszerzenie zapisów art. 37, a także ustanawiając odpowiedni przepis wykonawczy tj. 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. poz. 1025).

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 HELCOM-VASAB ds. planowania przestrzennego obszarów morskich:

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

Plan zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu, zwany dalej Planem, wraz z pełną dokumentacją pozwala zdefiniować uwarunkowania, stan zagrożenia środowiska i możliwości wykorzystania obszaru objętego Planem, informuje o potrzebach i możliwości wykorzystania akwenu, zawiera listę inwestycji celu publicznego m.in. wpisanych do programu zadań rządowych, oczekiwania różnych grup zainteresowania, wskazuje kierunki wykorzystania w poszanowaniu zrównoważonego rozwoju, określa poziom zagospodarowania, wskazuje relacje pomiędzy obszarami poprzez przeprowadzenie procedury uzyskano wstępną akceptację działań inwestycyjnych w zakresie określonym przez ustalenia planu, których realizacja będzie uwarunkowana zgodą na podstawie przepisów odrębnych poddana kolejnej procedurze.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 457, poz. 1079, poz. 1250) 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 jednocześnie, 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 dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu, 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.

W rozdziale 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej wskazano zasady postępowania w przypadku obowiązywania planu oraz zasady postępowania w przypadku braku planu i m.in. „wnoszenie 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”. W przypadku gdy dla morskich wód wewnętrznych oraz morza terytorialnego nie został przyjęty plan lub wymagane jest pozwolenie na budowę, pozwolenie w drodze decyzji wydaje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, a w przypadku gdy dla morskich wód wewnętrznych oraz morza terytorialnego został przyjęty plan lub nie jest wymagane pozwolenie na budowę, pozwolenie w drodze decyzji wydaje właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.

Podjęcie decyzji o przyjęciu Planu w świetle powyższego zapisu ustawy, przyczyni się do ułatwienia wydawania odpowiedniej decyzji i skróci przez to drogę uzyskania wszelkich zgód i rozpoczęcie procesu inwestycyjnego.

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

Głównym celem Planu zagospodarowania przestrzennego jest regulowanie zagospodarowania i użytkowania obszarów morskich wód wewnętrznych w obszarze wskazanego portu morskiego. Plan umożliwi koordynację funkcjonalną i terytorialną różnorodnych działań przestrzennych, w tym: w szczególności realizację przedsięwzięć inwestycyjnych na obszarach morskich w sposób zrównoważony, tj. zapewniający efektywne wykorzystanie ich cech, zasobów i właściwości dla różnych celów społecznych i gospodarczych. Ponadto, Plan pozwoli ograniczyć konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem, zapewnić trwałość nieodnawialnych zasobów i procesów przyrodniczych w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń. Zakłada się również, że Plan umożliwi osiągnięcie celów wynikających z krajowych dokumentów strategicznych.

Plan będzie stanowił podstawę wydawania decyzji odnoszących się do użytkowania i zagospodarowania obszarów morskich.

Plan będzie narzędziem równoważenia interesów wykorzystania przestrzeni morskiej, ponieważ diagnozuje przestrzenne uwarunkowania rozwoju, określa elementy składowe układu przestrzennego i ich wzajemne relacje oraz wskazuje ich pożądaną kształt. Plan przyznaje priorytety wybranym sposobom wykorzystania i zapewnia spójność całości proponowanych rozwiązań. Służy temu przyznawanie akwenom wydzielonym w Planie funkcji podstawowej, określającej wiodące przeznaczenie akwenu, którego nie mogą zakłócać inne sposoby jego wykorzystania.

Plan wprowadza istotne nakazy, zakazy i ograniczenia odnoszące się do korzystania z obszarów morskich, rozstrzyga o rozmieszczeniu w tych obszarach inwestycji celu publicznego, kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej oraz określa obszary i warunki ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego, poszukiwania, rozpoznawania kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż.

Plan przypisuje do wydzielonych akwenów funkcje podstawowe i dopuszczalne. Funkcje podstawowe oznaczają wiodące przeznaczenia obszaru wydzielonego w Planie, którego pozostałe sposoby użytkowania nie mogą zakłócać. Przy nadawaniu funkcji podstawowych 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. poz. 1025). Oprócz funkcji zawartych w tym dokumencie, zaproponowano w Planie nowe funkcje podstawowe takie jak funkcjonowanie portu.

Funkcje dopuszczalne natomiast oznaczają inne możliwe sposoby użytkowania, które nie stanowią ograniczenia dla funkcji podstawowej i nie rodzą w tym zakresie konfliktów. Przy wyborze funkcji dopuszczalnych kierowano się podobnymi zasadami jak przy wyborze funkcji podstawowych oraz zapisami dokumentów strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej. Plan wskazuje także akweny, na których warto lokować takie sposoby zagospodarowania obszarów morskich, których jednoczesne występowanie przynosi korzyści ekonomiczne, społeczne i ekologiczne.

Analiza uwarunkowań wykonana w ramach Planu wskazuje na potrzebę zabezpieczenia przestrzeni morskiej dla takich działań jak:

- 1) rozbudowa potencjału gospodarki morskiej opartej na funkcjach sieci portów morskich,
- 2) zapewnienie możliwości rozwoju i bezpieczeństwa żeglugi morskiej.

Podniesienie skuteczności zarządzania i koordynacji instytucji administracyjnych.

Planowanie przestrzenne ma na celu obniżenie kosztów wynikających z braku koordynacji. Jego wprowadzenie może poprawić systemy koordynacji poprzez integrację i dostosowanie procedur administracyjnych. Przykładem zwiększonej efektywności koordynacji jest model "one-stop-shop". Model "jednego okienka", jeśli jest odpowiednio wdrożony i zarządzany, może prowadzić do integracji procedur.

Integracja i dostosowanie doprowadzą prawdopodobnie do skrócenia procedur, a następnie do obniżenia kosztów administracyjnych, kosztów zatrudnienia i ogólnych kosztów działalności organów rządowych w sektorze morskim. Jednak należy brać pod uwagę, że przynajmniej w pierwszej fazie tworzenia i wdrażania Planu, proces ten może wiązać się z kosztami, na przykład w celu stworzenia pojedynczego punktu kontaktowego.

Poprawa warunków inwestycyjnych, poprzez:

- przyspieszenie realizacji inwestycji;

W przypadku działalności gospodarczej wymagającej pozwolenia, lokalizacji lub zgody administracyjnej, Plan może mieć istotne pozytywne znaczenie. Zoptymalizowane procedury, większa pewność prawa i w konsekwencji niższe koszty transakcyjne mogą motywować inwestorów do przyspieszenia inwestycji. Potencjał przyspieszenia dotyczy głównie tych działań, które są obecnie ograniczone w ich ekspansji, czyli akwakultury.

- wzrost gospodarczy;

Plan może mieć istotny wpływ na wzrost gospodarczy portów, jeśli skutki jego wdrożenia będą prowadzić do nowych inwestycji, które w innym przypadku nie zostałyby dokonane.

Koncepcja wzrostu gospodarczego oznacza, że działalność gospodarcza może ulec zwiększeniu, jeśli zostaną osiągnięte cele Planu.

Przykładem tu jest przemysł stoczniowy. Popyt na usługi stoczniowe rośnie. Przemysł stoczniowy, jako branża, może przynieść znaczne korzyści w tym zakresie. Jednak oszacowanie wzrostu, jaki przemysł mógłby osiągnąć ze względu na wprowadzenie Planu jest trudne, szczególnie jeśli występują inne czynniki rynkowe. Ponadto ze względu na brak danych dotyczących tego, ilu inwestorów nie przystępuje do inwestycji w stocznie, nie można dokonać oceny ilościowej wpływu Planu na wzrost gospodarczy.

Zgodnie z art. 37i ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej plan podlega okresowej ocenie, co najmniej raz na 10 lat. W tym okresie winny być prowadzone ciągłe prace monitorujące aktywność podmiotów w zakresie zagospodarowania przestrzennego wód portu. W zależności od stopnia zachodzących zmian w przestrzeni oraz innych dziedzinach życia, istnieje możliwość wprowadzenia, w zależności od potrzeb, zmian w ustaleniach poszczególnych akwenów lub zmiany całego dokumentu. Wymagało to będzie przeprowadzenia pełnej procedury opracowania planu.

Podsumowując, rzetelne prognozy dotyczące społeczno-gospodarczego wpływu Planu na gospodarkę wymagają analizy poszczególnych przypadków. Taki proces wymaga lat, ogromnej ilości zasobów i ponadto opiera się na czynnikach zewnętrznych, na które Plan nie ma wpływu. Jednym z tych czynników zewnętrznych jest rozwój światowej gospodarki, z którym rozwój gospodarki morskiej jest bezpośrednio związany.

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

Z uwagi na brak bezpośrednich odniesień w zakresie planowania przestrzennego do morza terytorialnego i morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Świnoujściu odniesiono się w tym dziale do bałtyckiego modelu rozwoju planowania przestrzennego obszarów morskich, który oparty jest na współpracy właściwych ministerstw poszczególnych krajów w ramach dwóch inicjatyw: Visions and Strategies Around the Baltic Sea (VASAB) oraz Konwencji Helsińskiej (HELCOM). Wypracowany wspólnie model planowania zakłada, że Morze Bałtyckie nie ma fizycznych barier, jest jednym spójnym ekosystemem i dlatego należy je chronić i korzystać z jego zasobów mając na uwadze szerszą, ponadnarodową perspektywę. VASAB 2010 był pierwszą organizacją, która wezwała do wprowadzenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów Morza Bałtyckiego.

Wszystkie kraje bałtyckie są zobowiązane kierować się zasadami i wdrażać wytyczne odnośnie planowania przestrzennego obszarów morskich opracowywane przez grupę roboczą HELCOM-VASAB MSP.

W 2007 r. Niebieska Księga UE dotycząca zintegrowanej polityki morskiej wskazała planowanie przestrzenne jako narzędzie zrównoważonego rozwoju obszarów morskich i regionów przybrzeżnych. W tym samym roku przyjęto Bałtycki Plan Działania HELCOM (BSAP) dotyczący szeroko zakrojonych zasad tegoż planowania na morzu opartych na podejściu ekosystemowym.

Równolegle, począwszy od 2002 roku, opracowywano metodologię procesu panowania przestrzennego obszarów morskich, a praktyczne doświadczenia w zakresie planowania uzyskano dzięki transgranicznym projektom pilotażowym, takim jak Baltcoast, PlanCoast, BaltSeaPlan, PlanBothnia i PartiSEApatte. Wyciągnięte wnioski zostały zapisane w dokumentach strategicznych. W dalszej kolejności rozpoczęto nowe projekty współpracy mające na celu znalezienie rozwiązań organizacyjnych i instytucjonalnych dla procesu planowania przestrzennego obszarów morskich. W rezultacie, w ramach wymienionych projektów lub korzystając z ich doświadczenia, opracowano plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w Niemczech i na Litwie. Inne kraje Bałtyku, takie jak Polska czy Łotwa, opracowały pilotażowe morskie plany zagospodarowania przestrzennego z elementami transnarodowymi. Obecnie wszystkie państwa unijne Morza Bałtyckiego znajdują się w fazie planowania, ustanawiania lub oceny krajowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (PPOM). Aby wesprzeć kraje bałtyckie w dążeniu do spójności opracowywanych planów zrealizowany został projekt Baltic SCOPE - Towards coherence and cross-border solutions in Baltic Maritime Spatial Plans, który jest obecnie kontynuowany jako Pan Baltic Scope (www.panbalticscope.eu).

Poniżej przedstawiono stan wdrażania PPOM w czterech bałtyckich krajach należących do OECD: w Niemczech, Szwecji, na Litwie i w Danii. Informację opracowano na podstawie <https://vasab.org/theme-posts/maritimespatial-planning/msp-country-fiches/>.

Niemcy

Niemcy są pierwszym krajem bałtyckim, który wdrożył planowanie przestrzenne obszarów morskich. Podstawą prawną jest ustawa o planowaniu przestrzennym ("Raumordnungsgesetz" / ROG), która została dostosowana do planowania obszarów morskich w 2004 r. Została ona zmieniona w 2017 r., między innymi w celu wdrożenia dyrektywy UE w sprawie PPOM.

W chwili obecnej za planowanie obszaru niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej odpowiedzialne jest Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Wspólnoty (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat). Plan zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim (jak również na Morzu Północnym) określa 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.

Plan ten określił 5 głównych zasad:

1. Zapewnienie bezpieczeństwa i efektywności żeglugi;
2. Wzmocnienie rozwoju ekonomicznego poprzez ład przestrzenny i optymalizację wykorzystania przestrzeni;
3. Promowanie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju rządu federalnego;
4. Długoterminowe, zrównoważone wykorzystanie zasobów i potencjału wyłącznej strefy ekonomicznej poprzez promowanie funkcji odwracalnych, efektywne wykorzystanie przestrzeni i priorytetyzowanie zastosowań związanych z morzem;
5. Ochrona środowiska naturalnego poprzez unikanie wprowadzania zakłóceń i zanieczyszczeń do środowiska morskiego.

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. Proces rewizji MSP został zakończony po dwóch rundach konsultacji krajowych i międzynarodowych. Zmiany wprowadzono na podstawie otrzymanych informacji zwrotnych, a zmieniony MSP dla niemieckiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej (WSE) na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim wszedł w życie 1 września 2021 r. Nowy plan koordynuje różne zastosowania w WSE, w tym żeglugę, morską energetykę wiatrową, kable, rurociągi, wydobywanie surowców, rybołówstwo, badania i obronność. Rezerwuje obszary do indywidualnego użytku i pomaga zminimalizować konflikty.

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 2019 r.

Podobnie w Meklemburgii Pomorzu Przednim (Mecklenburg-Vorpommern), plan zagospodarowania przestrzennego morza terytorialnego jest częścią Planu Rozwoju Kraju Związkowego. Pierwszy plan w takim wymiarze został przyjęty w 2005

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.

W obydwu przypadkach udział społeczeństwa zapewniono poprzez konsultacje z zainteresowanymi stronami, agencjami i organizacjami pozarządowymi odpowiedzialnymi za: środowisko morskie i ochronę przyrody, rybołówstwo, energię, wydobycie piasku i żwiru, żeglugę, obronność, turystykę, żeglarstwo rekreacyjne, badania naukowe. Przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, jak również transgraniczne konsultacje w ramach procedury ESPOO.

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. Prywatny obszar wodny może być własnością różnych podmiotów prawnych, niezależnie od tego, czy jest to osoba prywatna, osoba prawna, gmina czy państwo.

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).

Stosowane jest 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. Formalnie konsultacje zakończyły się 15 sierpnia 2018 roku. Po przetłumaczeniu opracowań, spotkanie z krajami sąsiadującymi odbyło się 19 czerwca 2019 roku w Malmö. Plan zagospodarowania przestrzennego został przyjęty przez szwedzki rząd 10 lutego 2022 r.

Litwa

Zgodnie z art. 47 Konstytucji Republiki Litewskiej, wyłączne prawo do litewskiej przestrzeni morskiej należy do Republiki Litewskiej (tj. przestrzeń ta należy do państwa).

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). Część przestrzeni morskiej (do izobaty 20 m) podlega również przepisom Ustawy o Pasiu Przybrzeżnym.

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, Plan formułuje warunki dla planów specjalnych na szczeblu krajowym, długoterminowych programów i strategii, planów ogólnych i specjalnych niższego poziomu. Opracowywane strategie gospodarcze, inne plany strategiczne i programy instytucji państwowych muszą opierać się na rozwiązaniach Kompleksowego Planu Republiki Litewskiej.

Rozszerzenie istniejącego (lądowego) planu i uzupełnienie goorskimi 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.

Dania

Wg prawa, wody wewnętrzne, morze terytorialne oraz wyłączna strefa ekonomiczna są dobrem publicznym i są zarządzane przez rząd Królestwa Danii.

Przed sporządzeniem planu przestrzennego obejmującego obszary morskie w Danii obowiązywało szereg planów sektorowych, które zapewniły kluczowy wkład w proces planistyczny.

W 2016 roku rząd przyjął Ustawę o Planowaniu Przestrzennym Obszarów Morskich, która ustanawia ramy prawne planowania na morzu. Głównym celem planowania przestrzennego obszarów morskich jest promowanie wzrostu gospodarczego, rozwoju obszarów morskich i zrównoważonego wykorzystywania zasobów morskich. Ustawa miała przyczynić się do osiągnięcia celów planowania przestrzennego obszarów morskich przy jednoczesnym uwzględnieniu interakcji między lądem a morzem oraz zacieśnienia współpracy transgranicznej. Zgodnie z ustawą o planowaniu przestrzennym obszarów morskich, rząd duński uznał potrzebę lepszej koordynacji działań prowadzonych w duńskiej przestrzeni morskiej oraz między władzami, które zarządzają tymi działaniami i regulują je. Wdrożenie ustawy opierało się na bliskiej współpracy międzyagencyjnej (międzysektorowej). Sektory, które miały być uwzględnione w przyszłym planie to przede wszystkim: energetyka, transport morski, rybołówstwo i akwakultura, ochrona i wydobywanie surowców oraz ochrona i poprawa stanu środowiska (w tym odporność na skutki zmiany klimatu). Założono, że działania wojskowe, dziedzictwo kulturowe, gminne plany korzystania z wód przybrzeżnych itp. nie będą regulowane przez plan, ale będą w nim uwzględnione.

Proces sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich trwał od 31 marca 2021 r. do 30 września 2021 r. Plan dzieli się na cztery strefy: ogólnego użytku, rozwojowe, ochrony przyrodniczej oraz specjalnego przeznaczenia. Każda ze stref posiada specjalne ustalenia, mogą się one przenikać. Duński plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich został wydany jako zarządzenie wykonawcze i jest prawnie wiążący.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urząd Morski	1		Plan będzie narzędziem polityki przestrzennej państwa służącym administracji morskiej w takich zadaniach jak: • prowadzenia polityki wewnętrznej wobec obszaru, m.in. np. poprzez wydawanie pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń
Urząd Marszałkowski	1	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603, Nr 104 poz. 656; z 1999 r. Nr 101 poz. 1182 oraz z 2001 r. Nr 45 poz. 497) art. 2	Na obszarze objętym Planem nie funkcjonują jednostki samorządu terytorialnego, ale ich zakres praw i obowiązków obejmuje obszary bezpośrednio sąsiadujące (styczne) z obszarem opracowania Planu. Z uwagi na podział kompetencji w zakresie planowania przestrzennego realizowanego przez samorząd terytorialny, szczególna rola należy do
Samorządy Gminne	1	Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 23 sierpnia 2017 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów, wchodzących w skład województw	

		(M.P. poz. 857). Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT, GUS Stan w dniu 1.01.14 r.	gmin, które dla obszarów sąsiadujących z obszarami morskimi mają prawo uchylać akty prawa miejscowego, w szczególności miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Plan będzie zawierał ustalenia wiążące wobec obszarów położonych na zewnątrz obszaru Planu, w szczególności wobec planów gminnych, gminnych studiów i planów przestrzennych województw nadmorskich. Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Plan został uzgodniony 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 morskich portów i przystani oraz zagospodarowanie przestrzenne gmin. - marszałkiem województwa – w zakresie terenów rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim, ustalonego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa.
Inwestorzy / przedsiębiorcy różne branże w tym: biura turystyczne, transport, przemysł stoczniowy itp.			Dla inwestorów Plan będzie służył jako ułatwienie procesu inwestycyjnego. Zakłada się, że Plan będzie służył wszystkim, którzy dążą do wzmocnienia pozycji polskich portów morskich, zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego oraz rozwoju polskich obszarów morskich.
Społeczeństwo			Wdrożenie Planu może pozytywnie oddziaływać na społeczeństwo. Rozwój przedsiębiorstw gospodarki morskiej spowoduje rozwój całej gospodarki morskiej, co w konsekwencji może stworzyć dodatkowe miejsca pracy i polepszyć warunki życiowe wielu ludzi, szczególnie zamieszkujących w obszarze

			bezpośredniego oddziaływania Planu.
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.			Dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Plan będzie narzędziem ułatwiającym podejmowanie decyzji oraz przyspieszającym proces inwestycyjny. Rozwój portu spowoduje rozwój całej gospodarki morskiej, co w konsekwencji stworzy dodatkowe miejsca pracy.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Prace nad projektem Planu zostały podzielone na etapy – na każdym etapie projekt był konsultowany ze społeczeństwem, w tym raz w ramach wymaganej prawem debaty publicznej. Odebyły się trzy spotkania konsultacyjne. Wszystkie były spotkaniami otwartymi dla zainteresowanych.

Spotkania zostały zorganizowane przez Urząd Morski w Szczecinie. Konsultacje były przeprowadzone w formie otwartego spotkania z Wykonawcami projektu Planu oraz z Zamawiającym, na którym przedstawiciele instytucji, organizacji i osoby prywatne miały możliwość zgłosić swoje opinie, uwagi i propozycje do projektu planu.

1. Pierwsze spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniu 02.03.2018 r. w Miejskim Domu Kultury w Świnoujściu i dotyczyło prezentacji Studium uwarunkowań do projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich – port morski w Świnoujściu.

W spotkaniu wzięło udział 38 osób. Spotkanie podzielone było na dwa panele prezentacyjne, zakończone panelem dyskusyjnym. Zaprezentowano proces planistyczny wraz z harmonogramem prac, zgromadzone dane i analizę uwarunkowań oraz omówiono wyniki przeprowadzonej analizy. Na koniec przedstawiono założenia do projektu planu (wstępny rysunek planu dla portu morskiego w Świnoujściu z podziałem na akweny).

W drugiej części spotkania w czasie panelu dyskusyjnego, interesariusze mieli możliwość zabrania głosu na temat problemów i konfliktów, których rozwiązanie powinno znaleźć się w Planie, uwag do zapisów i informacji zawartych w Studium.

Po pierwszym spotkaniu konsultacyjnym interesariusze mieli możliwość złożenia uwag i wniosków do zaprezentowanego studium (drogą listowną i elektroniczną). Z możliwości tej skorzystało 3 zainteresowanych, składając 16 uwag i wniosków do Studium.

Spotkanie stanowiło okazję do wymiany informacji w zakresie procedury planistycznej oraz informacji zawartych w zebranych materiałach.

2. Drugie spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniu 15.04.2019 r. w Miejskim Domu Kultury w Świnoujściu i dotyczyło prezentacji Projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu.

W spotkaniu wzięły udział 43 osoby. Spotkanie podzielone było na dwa panele prezentacyjne, zakończone panelem dyskusyjnym. Zaprezentowano proces planistyczny wraz z harmonogramem prac oraz projekt planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu. Omówiono wyniki inwentaryzacji, uzasadnienie podjętych decyzji planistycznych, przedstawiono projekt planu (ustalenia ogólne, w tym zwłaszcza definicje i ustalenia szczegółowe oraz rysunek planu dla portu w Świnoujściu).

Podczas dyskusji zgłoszono 4 wnioski do Planu (przedstawiciel Zakładu Wodociągów i Kanalizacji złożył uwagę o nieuwzględnieniu w planie wszystkich elementów istniejącej infrastruktury technicznej oraz złożył wniosek o wydzielenie w planie podakwenu na Mulniku z przeznaczeniem na realizację ujęcia wody; przedstawiciel ZMPSiŚ złożył wniosek o usunięcie z planu zapisów o „zewnętrznym porcie kontenerowym” i posługiwanie się ogólnym określeniem „rozbudowa portu”, natomiast przedstawiciel Urzędu Miasta w Świnoujściu zakwestionował rozbudowę portu wskazując, że stoi ona w sprzeczności z kierunkami rozwoju przestrzennego miasta Świnoujście). Po drugim spotkaniu konsultacyjnym interesariusze mieli możliwość złożenia uwag i wniosków do zaprezentowanego projektu Planu (drogą listowną i elektroniczną). Z możliwości tej skorzystało 7 zainteresowanych, składając 27 uwag i wniosków do Planu.

3. Trzecie spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniu 17.07.2019 r. w Miejskim Domu Kultury w Świnoujściu i dotyczyło prezentacji Projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu – dyskusja publiczna.

W spotkaniu wzięło udział 20 osób. Spotkanie podzielone było na dwa panele prezentacyjne, zakończone panelem dyskusyjnym. Zaprezentowano proces planistyczny wraz z harmonogramem prac, najnowszą wersję projektu

Planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu oraz omówiono wyniki prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu planu.

Podczas dyskusji padło kilka pytań odnośnie do projektu planu, m.in. kwestia terminala kontenerowego, co nie odnosiło się do przedmiotu spotkania, gdyż jego potencjalna lokalizacja znajduje się poza obszarem opracowania.

Pracownicy Urzędu Miasta Świnoujście wnieśli ustną uwagę, aby w projekcie planu dopuścić wędkowanie rekreacyjne poza granicami portu.

Pojawiła się dyskusja pomiędzy Pracownikami Urzędu Miasta w Świnoujściu, a osobami reprezentującymi Marynarkę Wojenną RP na temat możliwości dopuszczenia funkcji S w rejonie basenu Zimowego.

Po trzecim spotkaniu konsultacyjnym interesariusze mieli możliwość złożenia uwag i wniosków do zaprezentowanego projektu Planu (drogą listowną i elektroniczną). Z możliwości tej skorzystało 4 zainteresowanych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
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 technicznie 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 pięcioletnim (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

W ujęciu nie-pieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	Załogi statków	Poprawa bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich.
	Urząd Morski	Optymalizacja procesów organizacyjnych i procedur administracyjnych.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W punkcie 2 OSR wskazano bariery wiarygodnego oszacowania wpływu Planu na społeczeństwo i gospodarkę. Jednoznaczne określenie takiego wpływu na obecnym etapie nie jest możliwe. Wiarygodna i rzetelna ocena będzie możliwa na etapie OSR ex-post. Co więcej dokładne oszacowanie wpływu Planu może mieć miejsce dopiero po wielu latach funkcjonowania Planu. Obecnie można jedynie prognozować. Dlatego w ramach OSR zastosowano alternatywne podejście rekomendowane przez Komisję Europejską i wskazywane jako jedyne rozsądne podejście w tego typu sytuacji – analizę scenariuszy. Analiza scenariuszy jest odpowiednim sposobem wykazania, że dany czynnik (w tym przypadku Plan) może być wartościowy, jeżeli dodatkowy czynnik (w tym przypadku polska gospodarka morską) rozwija się w określony sposób. Analiza scenariuszy jest powszechnym narzędziem wykorzystywanym w badaniach ekonomicznych w celu badania wpływu na przyszłość, a tym samym trudne do precyzyjnego oszacowania skutki. Scenariusze opierają się głównie na kosztach transakcyjnych: koszty prawne, poszukiwania, administracyjne i koszty alternatywne (koszty konfliktu) oraz identyfikują poziom, przy którym może nastąpić przyspieszenie działalności. Obniżenie kosztów transakcyjnych prawdopodobnie wzmocni gospodarkę morską i przyspieszy działalność gospodarczą. Koszty transakcyjne należy, zatem postrzegać jako koszty bezpośrednio wpływające na wartość dodaną działalności gospodarczej w obszarach morskich. Z reguły redukcja aktywności gospodarczej z powodu wysokich kosztów transakcyjnych prowadzi do utraty wartości dodanej. Koszty transakcyjne zostały przedstawione poprzez przeprowadzenie analizy wrażliwości, pokazującej ich wpływ, jeżeli Plan spowoduje zmniejszenie tylko o 1% kosztów transakcyjnych związanych z działalnością morską. Jeśli zakłada się, że koszty transakcyjne wpływają na wartość dodaną bezpośrednio, ich zmniejszenie zapobiega utracie 1% wartości dodanej. W konsekwencji koszty transakcyjne wpływają bezpośrednio na podstawę kosztów działalności, uniemożliwiając prowadzenie działalności gospodarczej (koszty alternatywne) lub blokując autonomiczny wzrost. Spadek kosztów transakcyjnych o 1% jest zatem możliwy. W oparciu o ramy czasowe badania: rok 2026 – 5 lat po uchwaleniu Planu (termin przeprowadzenia OSR ex-post) oraz rok 2031 (termin, w którym Polska będzie zobligowana do rewizji Planu – tj. po 10 latach od wprowadzenia Planu) został zbadany okres wynoszący 1, 2 i 3 lata dla którego zostały określone korzyści wynikające z odpowiadającego danemu okresowi przyspieszenia inwestycji. Koszt wykorzystanego kapitału wynosi 4%, a stopa procentowa jest zwykle wykorzystywana do zdyskontowania inwestycji przyszłych na okres bieżący i z reguły jest ona zbliżona do długoterminowej stopy depozytowej (tj. wskazuje na stopę zysku z funduszy depozytowych). Współczynnik akceleracji zależy natomiast od przyjętych przyszłych celów, które powinny mieć wyraz skwantyfikowany, aby było możliwe jego oszacowanie.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy	
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	

Komentarz: Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych obowiązków informacyjnych.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Określenie wpływu na rynek pracy wymaga zdefiniowania obszaru będącego pod wpływem działalności gospodarczej prowadzonej w przestrzeni morskiej. Nie ma jednoznacznej delimitacji obszaru przybrzeżnego identyfikowanego przez intensywność interakcji morze – ląd. Zakres strefy przybrzeżnej różni się w zależności od sektora gospodarki. Wobec tego delimitacja obszaru lądowego, na który będzie mieć wpływ wprowadzenie regulacji Planu stanowi kompromis między interakcjami i powiązaniem wody i lądu.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: ...	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Środowisko naturalne – dopuszczenie przez Plan działalności gospodarczej uciążliwej dla środowiska (np. poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin), z poszanowaniem istniejących warunków naturalnych w poszczególnych akwenach w długim okresie wpłynie pozytywnie na stan środowiska morskiego polskich obszarów morskich. Sytuacja i rozwój regionalny – Plan będzie wywierał korzystny wpływ na rozwój regionalny poprzez zapewnienie większej pewności prawa i w konsekwencji niższych kosztów transakcyjnych, które mogą wpłynąć na skłonność do inwestowania w sektory gospodarki morskiej, takie jak rozwój portów. Poziom wyposażenia w infrastrukturę techniczną – wskazanie i ukierunkowanie rozwoju infrastruktury technicznej koniecznej do funkcjonowania lub realizacji inwestycji na lądzie i wodzie. Informatyzacja – poprzez zebranie danych i opracowanie planu wraz z warstwą bazą danych w odpowiednich aplikacjach istnieje możliwość dostępu do tych danych szerokiemu gronu zainteresowanych, a w konsekwencji przeprowadzania np. badań, analiz lub innych działań zmierzających do podejmowania decyzji związanych np. z prowadzoną działalnością gospodarczą na obszarze portu. Zdrowie – poprzez ustalenia planu i wskazanie różnych funkcji zagospodarowania obszaru portu, stworzono podstawy do szybkiego rozwoju różnych form aktywności turystyki wodnej, co w perspektywie długookresowej może mieć wpływ na pobudzenie działań, które związane są z podnoszeniem poziomu świadomości zdrowotnej społeczeństwa.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie zostanie ogłoszone po przeprowadzeniu niezbędnych konsultacji społecznych i po uwzględnieniu uwag i wniosków od zainteresowanych podmiotów. Rozporządzenie musi zostać sporządzone w uzgodnieniu ze podmiotami będącymi pod wpływem ekonomicznego planu zgodnie z wymogami Ustawy. Główną rolę we wdrażaniu rozporządzenia będzie miał Urząd Morski w Szczecinie, który w razie konieczności będzie się wspierał usługami innych instytucji, np. odpowiedzialnych za realizację obowiązku informacyjnego. Cały proces wprowadzania rozporządzenia będzie koordynowany przez Ministerstwo Infrastruktury.		
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 w prasie ogólnopolskiej zostały opublikowane trzy informacje o prowadzonym procesie planistycznym. Zgodnie z wymogami Ustawy, projekt Planu został poddany uzgodnieniom na poziomie krajowym. Otrzymane opinie i uzgodnienia zostały uwzględnione w ramach istniejących możliwości. Projekt Planu został sporządzony z uwzględnieniem wniosków i zaleceń wynikających z prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu. Monitorowanie wdrożenia Planu wynika z zapisów Dyrektywy i Ustawy, jednakże system monitorowania Planu jest dopiero w trakcie opracowywania m.in. w ramach projektu unijnego PanBalticScope. Obecnie można przewidzieć pewne jego założenia. Efekty wprowadzenia Planu będą przede wszystkim mierzone poprzez weryfikację realizacji założonych celów priorytetowych, przedstawionych w punkcie 2, takich jak: wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu;		

- zapewnienie obronności i bezpieczeństwa państwa;
- zapewnienie koordynacji działań podmiotów i sposobów wykorzystania morskich wód wewnętrznych, spójne zarządzanie obszarami morskimi;
- wzmocnienie pozycji portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego.

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.

Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union, Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning, European Commission Maritime Affairs and Fisheries, Belgium 2011

Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2018, Warszawa, Szczecin 2019.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2021 r. poz. 491, poz. 1873).

Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.