

UZASADNIENIE DO SZCZEGÓŁOWYCH ROZSTRZYGNIEĆ DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW

Projekt – wersja v. 3 z dnia 09.06.2021 r.,

aktualizacja UMS z dnia 19.04.2022 r. i 08.09.2022 r.

Sporządzenie planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych - port morski w Dźwirzynie, zwanego dalej „Planem”, wynika z przepisów ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2135 oraz z 2022 r., poz. 457, 1079, 1250 i 1604).

Ustawa 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., str.135). Dyrektywa 2014/89/UE ma na celu wspieranie zrównoważonego rozwoju i wzrostu w gospodarce morskiej, stosując podejście ekosystemowe i wspierając współistnienie odpowiednich działań i sposobów wykorzystania obszarów morskich.

Celem przyjęcia Planu 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, a także zapewnić rozwój portu w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń.

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

- 1) Ustawę;
- 2) 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”;
- 3) ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2022 r. poz. 1624);
- 4) uchwałę nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (M.P. z 2012 r. poz. 252);

- 5) uchwałę nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku);
- 6) uchwałę nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2030 roku” (M.P. poz. 1016);
- 7) rekomendacje HELCOM-VASAB dotyczące planowania przestrzennego na Morzu Bałtyckim.

Zarówno przepisy Ustawy, jak i wydanego na jej podstawie Rozporządzenia, stanowią podstawę opracowania planu oraz wskazują na jego formę, zasięg przestrzenny oraz zakres merytoryczny. Zgodnie z przepisem określonym § 4 ust. 1 Rozporządzenia, plan jest złożony z części tekstowej i części graficznej.

Część tekstowa planu zawarta jest w załączniku nr 1, obejmującym ustalenia ogólne obowiązujące na części lub na całym obszarze objętym planem, oraz w załączniku nr 2, obejmującym rozstrzygnięcia szczegółowe dotyczące przeznaczenia poszczególnych akwenów oraz informacje o szczególnie istotnych uwarunkowaniach mających wpływ na przyszłe użytkowanie poszczególnych akwenów.

Załącznik nr 2, zwany dalej „Rozstrzygnięciami szczegółowymi”, wskazuje zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 4-5 Rozporządzenia:

- szczegółowe rozstrzygnięcia dotyczące poszczególnych akwenów lub ich wydzielonych części,
- informacje o szczególnie istotnych uwarunkowaniach mających wpływ na przyszłe użytkowanie akwenów.

Rozstrzygnięcia szczegółowe zostały opracowane w formie kart akwenów, których wzór został określony w Załączniku nr 1 do Rozporządzenia.

W ramach inwentaryzacji zrealizowanej na potrzeby opracowania projektu planu zebrano informacje, które zaprezentowano na rysunku uwarunkowań, stanowiącym integralną część niniejszego załącznika.

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

- funkcjonowania portu, oznaczeniu literowym F,

– transportu, o oznaczeniu literowym T.

Podczas wydzielenia poszczególnych akwenów i nadawaniu im funkcji brano pod uwagę wzajemne oddziaływanie lądu i morza, aspekty środowiskowe, gospodarcze i społeczne, jak też aspekty bezpieczeństwa; dążono do spójności między planem zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych w granicach portu w Dźwirzynie, a planami i procesami, takimi jak zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi lub równoważne działania formalne i nieformalne.

Na podstawie powyższego wyznaczono łącznie 2 funkcje podstawowe akwenów, o następującej ich ilości:

- 1) F – funkcjonowanie portu – 4;
- 2) T – transport – 1.

Nie wydzielono akwenów z funkcją podstawową: badania naukowe, dziedzictwo kulturowe, infrastruktura techniczna, ochrona środowiska i przyrody, poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż, rybołówstwo, obsługa rybołówstwa, sztuczne wyspy i konstrukcje, turystyka, sport i rekreacja. Funkcje te wskazano jako dopuszczalne z ograniczeniami zawartymi w kartach akwenów, w zależności od istniejących uwarunkowań lub potrzeb w ramach poszczególnym akwenów.

Z uwagi na specyfikę planu (obszar portu morskiego) nie wydzielono akwenów o funkcji pozyskiwanie energii odnawialnej – ze względu na przepisy Ustawy, 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 funkcjami nadrzędnymi, czyli funkcjami, których wykonywanie nie może być ograniczane przez inne funkcje jest obronność i bezpieczeństwo państwa, a także ochrona środowiska i przyrody. W wyniku priorytetowości zapewnienia funkcjonowania tych działów, funkcje te nie zostały wskazane w Rozstrzygnięciach szczegółowych jako funkcje dopuszczalne. Ważnym jest, aby zapewnić wymogi związane z bezpieczeństwem państwa poprzez nieograniczanie działalności podmiotom zajmującym się obronnością. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju przy opracowaniu planu wzięto za cel ochronę środowiska przyrodniczego, w tym utrzymanie i poprawę jego stanu ekologicznego.

Na obszarze opracowania ustalono priorytetowe kierunki rozwoju transportu i rozwoju infrastruktury technicznej na akwencie DZW.01.T, który zapewniać ma żeglugę w porcie.

W celu umożliwienia bezpiecznego przemieszczania się jednostek pływających oraz wyodrębnienia infrastruktury zapewniającej dostęp do portu (wyznaczonej na podstawie Zarządzenia Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15 lutego 2017 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów Dźwirzyno, Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Rowy, Łeba), na obszarach tych wyznaczono funkcję podstawową T – transport. Dla tego akwenu ustala się przede wszystkim utrzymanie i modernizację torów wodnych oraz infrastruktury związanej z jej funkcjonowaniem.

Na zdecydowanej większości obszaru portu morskiego w Dźwirzynie wyznaczona została funkcja podstawowa F – funkcjonowanie portu. Akweny te zapewniają wykonywanie funkcji portowych, takich jak przeładunek, działalność stoczniowa, postój, przewozy pasażerskie oraz inne związane właśnie z funkcjonowaniem portu. Na obszarze opracowania istotne jest, aby w jak największym stopniu wykorzystać jego potencjał, uwzględniając istniejące i perspektywiczne obszary portu, które zostały wskazane w ustaleniach ogólnych oraz kartach akwenów.

Funkcja turystyka, sport i rekreacja została wyznaczona jako dopuszczalna na akwenach DZW.02.F, DZW.03.F, DZW.04.F i DZW.05.F. Jest to wynikiem stacjonowania w porcie jednostek zajmujących się przewozami turystycznymi. Ograniczenia, a także szczegółowe zasady korzystania z akwenów zostały zawarte w Rozstrzygnięciach szczegółowych.

Ustalając zasady realizacji funkcji dopuszczalnej infrastruktura techniczna kierowano się przede wszystkim oszczędnym korzystaniem z przestrzeni (tj. równolegle do siebie, z zachowaniem zasad określonych w warunkach technicznych). Wykonywanie funkcji dopuszczalnej infrastruktura techniczna posiada najwięcej ograniczeń związanych z lokalizacją elementów infrastruktury, jednocześnie dopuszczona jest na wszystkich akwenach.

Port w Dźwirzynie posiada dobrze rozwiniętą bazę rybacką, dlatego funkcja obsługa rybołówstwa dopuszczona jest w akwenach DZW.02.F, DZW.03.F, DZW.04.F i DZW.05.F. Dopuszczenie tej funkcji zapewnia rozwój sektora przetwórstwa rybnego w porcie, który ma podstawową rolę.

W akwenach DZW.01.T, DZW.03.F, DZW.04.F, DZW.05.F dopuszczona jest funkcja poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż, co wynika z lokalizacji części tych akwenów w granicach terenu górniczego „Kołobrzeg”.

Ochronę dziedzictwa kulturowego zapewniają przepisy Rozstrzygnięć szczegółowych wskazujące na wymóg uwzględnienia przepisów odrębnych w zakresie ochrony zabytków.