

BIULETYN KPZK PAN

Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk
Zeszyt 276, rok 2019, s. 6-30

**MAGDALENA MATCZAK
JOANNA PARDUS
FELIKS PANKAU**

Uniwersytet Morski w Gdyni, Instytut Morski,
ul. Długi Targ 41/42, 80-830 Gdańsk;
magdalena.matczak@im.umg.edu.pl;
joanna.pardus@im.umg.edu.pl; fjp@o2.pl

**PLAN ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO
MORSKICH WÓD WEWNĘTRZNYCH,
MORZA TERYTORIALNEGO
I WYŁĄCZNEJ STREFY EKONOMICZNEJ
W SKALI 1: 200 000**

Abstract: Maritime Spatial Plan of the Polish Internal Sea Waters, Territorial Sea and Exclusive Economic Zone in Scale of 1:200,000. Maritime spatial planning is quite a new field that emerged as an idea only after 2000, with the first practical implementation after 2010. In Polish legislation, the first entries regarding the possibilities of this type of planning appeared in 2003. For the next ten years resources of necessary knowledge and human competences had been created. In this way, a considerable amount of knowledge in the field of maritime spatial planning was accumulated in Poland, and our country has become one of the leaders in scientific research in this field. Poland has enriched the MSP methodology and has proposed many new and pioneering solutions. In 2016, the Directors of Maritime Offices began developing a coherent draft of maritime spatial plan for Polish maritime areas in the part relating to the exclusive economic zone, the territorial sea and parts of inter-

nal sea waters (including the Gulf of Gdańsk) on a scale of 1: 200,000. The work on the preparation of this draft plan was coordinated on behalf of all offices by the Director of the Maritime Office in Gdynia, and the work was assigned to a Consortium consisting of the Maritime Institute in Gdańsk and the Maritime Fisheries Institute – National Research Institute in Gdynia. The Polish plan is included in the top ten plans in the world and is one of the first to have a decision-making and not indicative character. The Polish planning process has resulted in the development of many innovative solutions that are worth wider dissemination. The presented study aims to identify key problems and formulate conclusions regarding spatial planning of Polish maritime areas, as well as to propose the most important directions for further planning work. The analytical material that is the subject of the study are experience and solutions adopted in our country for maritime spatial planning.

Keywords: Blue growth, maritime activities, maritime spatial planning in Poland, planning principles, planning solutions, spatial conflicts.

JEL codes: Q25, Q58, R5, R52, Z18

Wprowadzenie

W ostatnich latach w większości krajów UE oraz w wielu innych krajach na świecie prowadzone są działania zmierzające do przygotowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Ehler *et al.* [2019] prognozują, że do 2030 r. co najmniej jedna trzecia powierzchni morskiej na świecie będącej wyłączną strefą ekonomiczną poszczególnych krajów zostanie objęta planami zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Na ryc. 1 ukazano kraje, w których przygotowuje się lub zostały już przygotowane tego typu plany.

Przyczyny zainteresowania planowaniem zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich były liczne, a do najważniejszych z nich można zaliczyć:

- Rosnąca liczba konfliktów przestrzennych na morzu związana z intensyfikacją żeglugi morskiej, pojawieniem się nowych form użytkowania (farmy wiatrowe), otwarciem się na nowe możliwości np. pozyskiwanie gazu łupkowego z dna morskiego.
- Proces redefiniowania sposobów czerpania korzyści z morza – nacisk na współzyszczenie i synergię między użytkownikami: spadek znaczenia niektórych tradycyjnych gałęzi gospodarki morskiej, pojawienie się nowych sposobów korzystania z morza, konieczność kreatywnego łączenia funkcji np. marikultury i ochrony środowiska.



Ryc. 1. Kraje, w których przygotowuje się lub wdraża się plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich według bazy danych UNESCO

Źródło: Baza danych UNESCO, dostępna pod adresem [<http://msp.ioc-unesco.org/world-applications/africa/>].

- Rosnąca skala interakcji przestrzennych łąd – morze (podwodna infrastruktura przesyłowa, zmiany nadmorskiego krajobrazu przez konstrukcje wznoszone w obszarach morskich, migracja organizmów dwuśrodowiskowych, tj. błękitne korytarze łąd–morze).
- Wzrost znaczenia przestrzeni dla usług ekosystemowych np. odporności ekosystemów morskich na szoki zewnętrzne (filtracyjna rola estuariów).

Polska jest jednym z pionierów morskiego planowania przestrzennego. W polskim ustawodawstwie pierwsze zapisy dotyczące możliwości tego typu planowania pojawiły się już w 2003 r., tzn. wcześniej niż znane na całym świecie inicjatywy dotyczące tego procesu podjęte przez UNESCO [Ehler, Douvere 2009] i Komisję Europejską [CEC 2006, 2007a, 2007b, 2008, 2010a, 2010b, 2011a, 2011b, 2013, 2014]. Wynikało to z dalekowzroczności polskiej administracji morskiej, w tym polskiego eksperta w tej sferze –pracownika Urzędu Morskiego w Gdyni, pana Andrzeja Cieślaka. Równoległe zainicjowano tworzenie zasobu niezbędnej wiedzy. Polskie środowiska naukowe aktywnie włączyły się w badania nad planowaniem zagospodarowania obszarów morskich prowadząc własne unikatowe badania [Bąkowski 2018; Czochoński 2009; Dudkowski, Kulawczuk 2009; Matczak *et al.* 2014; Matczak, Zaucha 2015; Matczak

et al. 2016; Pankau 2009; Pardus 2016; Pyć 2011, 2013; Szejgiec-Kolenda *et al.* 2018; Szydłowski 2018; Turski 2017; Turski *et al.* 2018; Trzcińska 2017; Zaucha 2009b; 2009c; 2009d; 2010; 2011; 2012a; 2018a; 2018b; Zaucha, Brodzicki 2016; Zaucha, Matczak 2018; Zaucha, Ścibior 2009; Zaucha *et al.* 2020] oraz analizując wyniki prac prowadzonych w innych krajach [Cieślak 2009; Cieślak *et al.* 2009; Zaucha 2009a; 2014a; 2014b). W ten sposób został zgromadzony w Polsce spory zasób wiedzy na temat planowania przestrzennego obszarów morskich, a nasz kraj stał się jednym z liderów badań naukowych w tym zakresie. Polska wzbogaciła metodologię tego planowania, zaproponowała wiele nowych i pionierskich rozwiązań w tym zakresie. Także w Polsce odbył się pierwszy w Europie międzynarodowy kurs planowania przestrzennego obszarów morskich pod patronatem VASAB i BUP zorganizowany przez Instytut Morski w Gdańsku i Światowy Uniwersytet Morski IMO w Malmö w 2013 r. (Reda, Malmö), a obecnie odbywa się jedno z największych w Europie szkoleń podyplomowych w ramach projektu SEAPLANSPACE.

Prezentowane opracowanie ma na celu zidentyfikowanie kluczowych problemów oraz sformułowanie wniosków odnośnie do planowania zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, jak również zaproponowanie najważniejszych kierunków dalszych prac planistycznych. Materiałem analitycznym, który stanowi przedmiot badania, są doświadczenia i przyjęte w naszym kraju rozwiązania w zakresie planowania zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich.

1. Istota planowania zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich

Według definicji UNESCO [Ehler, Douvere 2009: 18], *planowanie przestrzenne obszarów morskich to proces o charakterze publicznym obejmujący analizę i przestrzenne oraz temporalne alokowanie działalności człowieka w obszarach morskich, tak aby osiągać cele ekologiczne, gospodarcze i społeczne ustalone w ramach procesu politycznego*. VASAB natomiast traktuje to planowanie jako *prawnie zdefiniowany hierarchiczny proces godzenia konkurencyjnych potrzeb w zakresie wykorzystania przestrzeni tych obszarów (powierzchni morza, wód i dna) w zgodzie z wartościami i celami danej społeczności, które to cele i wartości można odnaleźć w międzynarodowych i krajowych priorytetach oraz porozumieniach. Tak zdefiniowane planowanie kształtuje i monitoruje rozwój przestrzenny obszarów morskich przy wykorzystaniu odpowiednich instrumentów (np. wizji, strategii planów przestrzennych)* [Zaucha

2008: 2]. Jak wskazuje Zaucha [2018a] planowanie to pomimo różnic definicyjnych posiada wspólny mianownik. Zwykle bowiem:

- dotyczy wielowymiarowej przestrzeni obszarów morskich,
- obejmuje zarówno przestrzeń, jak i czas,
- reguluje działalność człowieka i z niej wynika,
- ma charakter zintegrowany (przynajmniej w założeniu),
- odnosi się do morza jako do funkcjonalnego ekosystemu,
- stanowi istotne uwarunkowanie procesów rynkowych na morzu,
- wymaga transnarodowej koordynacji w ramach basenów morskich (co wynika z opisanej poniżej specyfiki morskiej przestrzeni),
- wymaga koordynacji z planowaniem przestrzennym na lądzie.

Przedmiotem tego planowania jest przestrzeń morska. Zdaniem Zauchy [2018: 18] konstytuują ją interakcje jej użytkowników, i z tej przyczyny nie ma ona ani jednoznacznej definicji, ani oczywistych granic zasięgu. Jako wyróżnik przestrzeni morskiej (w stosunku do jej lądowego odpowiednika) najczęściej w literaturze przedmiotu [zob. Zaucha 2009a: 30-31, na podstawie Tyldesley 2004: 10-12; Zaucha 2008: 10; Zaucha 2018a] uznaje się:

- a) większą liczbę wymiarów (powierzchnia morza i znajdująca się nad nią dolna część troposfery, słup wody, dno i jego podłoże, tj. strefa pod dnem – *subsoil*), co umożliwiłoby bardziej złożoną niż na lądzie kombinację różnych typów jej użytkowania w tym samym akwenie – przykładowo akweny przeznaczone na lokalizację rurociągów i kabli podwodnych mogą być wykorzystywane także na sport i rekreację,
- b) odmienną dynamikę procesów dyfuzji – np. znacznie szybsze rozchodzenie się zanieczyszczeń niż na lądzie i łatwiejsza penetracja zanieczyszczeń w morskich organizmach żywych,
- c) większe znaczenie czynnika transgranicznego, brak możliwości zahamowania na granicy państwa przenikania negatywnych oddziaływań transgranicznych np. zanieczyszczeń, hałasu, wibracji, czy napływu organizmów obcych dla danego ekosystemu,
- d) większą niż na lądzie elastyczność kształtowania korytarzy transportowych w zależności np. od potrzeb innych użytkowników obszarów morskich,
- e) większe niż na lądzie znaczenie procesów hydrograficznych i geomorfologicznych np. związanych z kształtowaniem linii brzegowej, utrzymaniem głębokości torów wodnych *etc.*,
- f) trudniejszą dostępność danych dotyczących obecnego wykorzystania i kształtowania się przestrzeni, nierzadko wymagających w celu ich pozyskania wykonywania kosztownych badań podwodnych,

- g) inne kształtowanie się niż na lądzie kwestii własnościowych (nikły udział własności prywatnej, znaczne ograniczenia władztwa nad przestrzenią w odniesieniu do wyłącznej strefy ekonomicznej),
- h) inny niż na lądzie typ interesariuszy – dominują interesariusze zinstytucjonalizowani, często są to dobrze zorganizowane i wyposażone w środki materialne sektory gospodarcze, których relacje konstytuują przestrzeń morską,
- i) w przeważającej mierze ekstensywnymi sposobami wykorzystania [zob. Cieślak 2009],
- j) innymi niż na lądzie mechanizmami kształtowania zagospodarowania przestrzennego (np. ograniczone znaczenie korzyści aglomeracji),
- k) ścisły związek (wręcz przenikanie się) ze złożonym ekosystemem morskim.

Planowanie to wymaga więc specyficznej wiedzy i umiejętności, jak wskazują badania Calado *et al.* [2019] są to m.in.:

- zdolność analizowania i angażowania interesariuszy,
- komunikacja i umiejętności ułatwiania negocjacji (moderacja),
- umiejętności syntezy informacji, transdyscyplinarności i zarządzania projektami,
- rozumienie nauk społecznych i przyrodniczych oraz umiejętność całościowego spojrzenia,
- GIS i analizy przestrzenne,
- umiejętności polityczne i nawigacja w polityce,
- rozumienie procesów prawnych, polityki i procesu decyzyjnego oraz zrozumienie ram prawnych planowania i jego ograniczeń,
- przekraczanie granic mentalnych i kulturowych (inne kraje i kultury planowania).

Cześć z tych umiejętności wydaje się niezbędna tylko w planowaniu obszarów morskich, a przede wszystkim jest to harmonijne łączenie wiedzy dyscyplin społecznych, nauk o morzu czy biologii morza. Inne umiejętności posiadają morską specyfikę np. umiejętność poruszania się w kwestiach politycznych, konwencjach międzynarodowych, co z reguły ma mniejsze znaczenie w sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na lądzie. Podobnie na morzu bardzo ważny jest czynnik transgraniczny, w tym zdolność do pracy z planistami z innych krajów i kultur planistycznych. Tej wiedzy z reguły nie ma pojedynczy fachowiec. Dlatego sprawnie funkcjonujący zespół projektowy powinien składać się z co najmniej kilku osób reprezentujących przynajmniej jedną ze wskazanych cech, ale sprawnie współpracujących ze sobą, co pozwoli na skuteczne rozwijanie procesu planistycznego.

2. Rozpoczęcie formalnych prac w zakresie planowania zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich

14 listopada 2013 r. podpisane zostało porozumienia pomiędzy Dyrektorami Urzędów Morskich w Szczecinie, Słupsku i Gdyni w sprawie współpracy przy sporządzaniu *Opracowania studialnego dla polskich obszarów morskich* oraz *Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich*. Również 10 lat po wprowadzeniu zmian w *Ustawie o obszarach morskich i administracji morskiej RP*, umożliwiającym rozpoczęcie prac nad planami morskimi, rozpoczął się oficjalny proces planistyczny. W przeciągu tych 10 lat, przedstawiciele administracji morskiej oraz instytucji badawczych rozwijali swoje kompetencje uczestnicząc w projektach unijnych, w ramach których powstały projekty pilotażowe dla zachodniej części Zatoki Gdańskiej (2008) [Zaucha 2009a], Ławicy Środkowej (2010) [Zaucha, Matczak 2011] i Zatoki Pomorskiej (2010) [Käppeler *et al.* 2011]. Zgodnie z treścią wspomnianego *Porozumienia*, po przygotowaniu w latach 2014-2015 *Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich* [Zaucha *et al.* 2015], Dyrektory Urzędów Morskich w 2016 r. rozpoczęli opracowywanie jednego, spójnego projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w części odnoszącej się do wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego oraz części morskich wód wewnętrznych (w tym Zatoki Gdańskiej) w skali 1:200 000 (zwanego dalej projektem planu). Prace nad sporządzeniem tego projektu planu koordynuje w imieniu wszystkich urzędów Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, a wykonanie prac zostało powierzone Konsorcjum złożonego z Instytutu Morskiego w Gdańsku i Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego w Gdyni. Prezentowane opracowanie podsumowuje trzyletni proces przygotowania pierwszego w Polsce planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

2.1. Założenia projektu planu

Plan ma na celu wsparcie zrównoważonego rozwoju w obszarach morskich m.in. przez wskazanie obszarów i określenie sposobów współistnienia różnych sposobów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, tak aby kształtować w nich ład przestrzenny. Projekt planu zawiera rozstrzygnięcia warunkujące współistnienie różnych sposobów użytkowania obszarów morskich, z zachowaniem możliwości realizacji zadań sektorów uznanych za priorytetowe w kluczowych aktach prawnych i dokumentach strategicznych

obowiązujących w Polsce oraz zapewnieniu bezpieczeństwa użytkowania poszczególnych akwenów.

Głównym celem procesu planistycznego było stworzenie narzędzia (planu) w celu zapewnienia koordynacji funkcjonalnej i terytorialnej różnorodnych działań przestrzennych, w szczególności realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych na obszarach morskich w sposób zrównoważony; zapewnienia efektywnego wykorzystania obszarów morskich (cech, zasobów i właściwości) dla różnych celów społecznych i gospodarczych zgodnie z paradygmatem rozwoju sustensywnego [Zaucha 2012b]; ograniczenia konfliktów przestrzennych między użytkownikami oraz z otoczeniem; zapewnienia trwałości nieodnawialnych zasobów i procesów przyrodniczych w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń.

Przyjęte zostały przez administrację morską założenia, że projekt planu powinien pozwolić na osiągnięcie celów wynikających z dokumentów strategicznych obowiązujących w Polsce, pozostawiając jednak jak najwięcej przestrzeni przyszłym pokoleniom do zaplanowania oraz chroniąc najbardziej cenne i unikalne zasoby przestrzenne przed niemożnością ich wykorzystania w przyszłości.

Plan, po przyjęciu przez Radę Ministrów, będzie miał charakter i rangę prawa miejscowego, tj. będzie podstawą wydawania w obszarach morskich decyzji odnoszących się do użytkowania i zagospodarowania obszarów morskich.

Na kształt projektu planu miały wpływ istniejące przepisy prawne dotyczące obszarów morskich, umowy międzynarodowe i pewne podstawowe zasady, jak np. to, że prawo nie działa wstecz – skutkiem jest np. konieczność uwzględnienia w projekcie planu wydanych wcześniej i obowiązujących na dzień przystąpienia do planu decyzji lokalizacyjnych dla inwestycji.

Projekt planu został przygotowany z uwzględnieniem celów wynikających z polskich aktów prawnych, *KPZK 2030* oraz takich dokumentów strategicznych, jak: *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do 2020 roku* (z perspektywą do 2030 r.), *Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 r.* (z perspektywą do 2030 r.) czy *projekt Polityki Energetycznej do 2040 r.*

Przy sporządzaniu projektu planu sporą rolę odegrały dokumenty międzynarodowe (tzw. miękkie akty prawne) przyjmujące postać przewodników, wytycznych czy rekomendacji międzynarodowych (jak rekomendacje HELCOM–VASAB), które powstały w ostatnich 10 latach w regionie bałtyckim i dotyczą m.in. metodyki przeprowadzania procesów planistycznych (konsultacji transgranicznych) czy podejścia ekosystemowego. Plan został sporządzony zgodnie z Zasadami Morskiego Planowania Przestrzennego HEL-

COM–VASAB oraz wytycznymi tych organizacji, dotyczącymi planowania przestrzennego na obszarach morskich, w tym konsultacji i współpracy oraz podejścia ekosystemowego.

Jednocześnie twórcy planu i administracja morska byli świadomi, że dokument ten rezerwuje przestrzeń dla pewnych funkcji, ale nie przesądza czy ostatecznie dana funkcja w danym miejscu się pojawi – to będzie wynikało z decyzji podmiotów gospodarczych. Proces planistyczny, który wywołał szeroki rezonans i dyskusje posłużył jednak do lepszego zharmonizowania (przynajmniej w warstwie werbalnej) instrumentów i oddziaływań poszczególnych polityk decydujących o ostatecznym kształcie zagospodarowania polskich obszarów morskich.

2.2. O czym projekt planu decyduje na mocy *Ustawy*

Głównym dokumentem wpływającym na kształt i zakres projektu planu jest *Ustawa o obszarach morskich i administracji morskiej RP* (zwana dalej *Ustawą*) oraz przepis wykonawczy, jakim jest *Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej* (zwane dalej *Rozporządzeniem*).

Zgodnie z zapisami *Ustawy Plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej /.../ rozstrzygają o:*

- 1) przeznaczeniu, w tym funkcjach podstawowych, obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej;
- 2) zakazach lub ograniczeniach korzystania z obszarów, o których mowa w pkt. 1, z uwzględnieniem wymogów ochrony przyrody;
- 3) rozmieszczeniu inwestycji celu publicznego;
- 4) kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej;
- 5) obszarach i warunkach:
 - a) ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego,
 - b) uprawiania rybołówstwa i akwakultury,
 - c) pozyskiwania energii odnawialnej,
 - d) poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż.

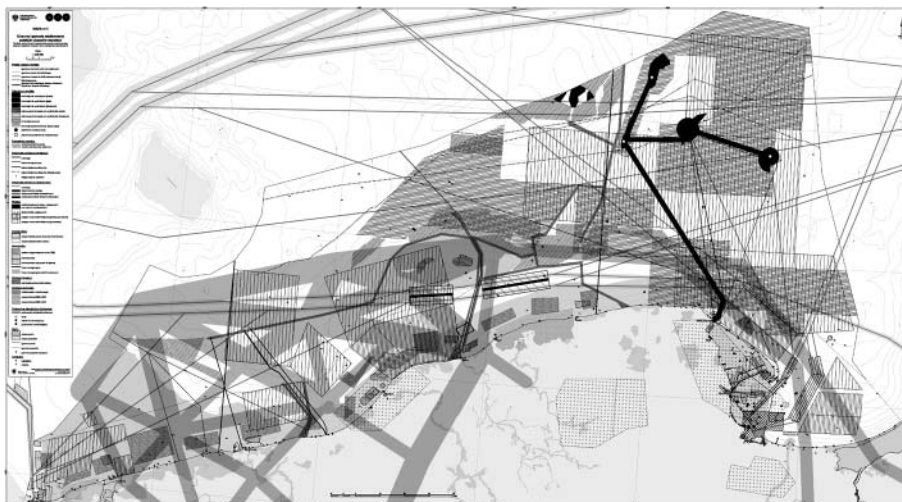
Zgodnie z porządkiem prawnym, na obszarze całego planu obowiązują wymogi (w tym zakazy i nakazy) wynikające z przepisów odrębnych okre-

ślających m.in. obszary, dla których ustanowiono użytkowanie górnicze i na których wymaga się respektowania postanowień koncesji; nakaz uwzględniania obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego, objęcie ochroną przestrzeni tych obiektów i wskazania mechanizmów ochrony obiektów jeszcze nie zidentyfikowanych; czy wymóg uwzględniania obiektów i obszarów objętych ochroną na mocy tej *Ustawy* i wzięcia pod uwagę zapisów rozstrzygnięć w planach zadań ochronnych i w planach ochrony obszarów Natura 2000, parków narodowych i rezerwatów.

2.3. Harmonogram realizacji projektu planu – przebieg procesu

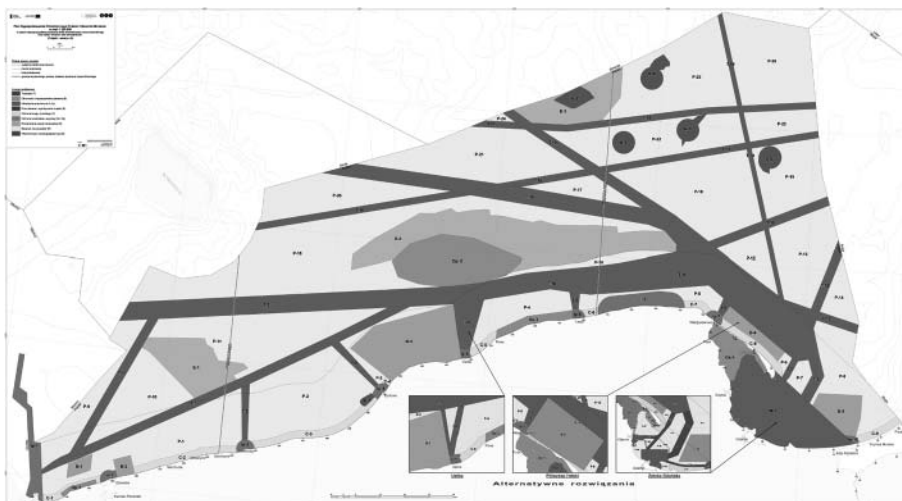
Prace przygotowawcze rozpoczęły się w 2014 r. od opracowania pierwszego tak kompleksowego opracowania planistycznego, jakim było *studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich* [Zaucha *et al.* 2015] wraz z analizami przestrzennymi. *Studium* było dwukrotnie poddawane konsultacjom publicznym, a jego największą wartością było przygotowanie rysunku uwarunkowań, określenie kierunków rozwoju poszczególnych morskich sektorów i oraz opracowanie pierwszej analizy konfliktów pomiędzy obecnymi i przyszłymi sposobami użytkowania polskich obszarów morskich. Z tych analiz wynikały wskazania najważniejszych kwestii dla przyszłego projektu planu. Jak wskazuje ryc. 2 polskie obszary morskie były bardzo intensywnie zagospodarowane już przed przystąpieniem do sporządzania planu.

Właściwe prace nad projektem planu rozpoczęły się 2 sierpnia 2016 r. Stosowne informacje zostały umieszczone na stronach Urzędów Morskich i w gazetach ogólnopolskich oraz wysłane zostały do interesariuszy zidentyfikowanych w trakcie prac przygotowawczych. Otwarty tym samym został nabór wniosków do planu, które złożyć mógł każdy obywatel RP. W tym samym czasie trwał zbiór danych do planu i opracowanie kompleksowego raportu charakteryzującego stan zagospodarowania obszarów morskich, ograniczenia przestrzenne wprowadzone przez przepisy odrębne oraz kierunki wytyczone przez krajowe dokumenty strategiczne. Wnioski wraz z analizą uwarunkowań stanowiły podstawę pierwszych wydzielen projektów planu, które powstały w 2017 r. i zostały poddane konsultacjom publicznym jako wersja v.0 (ryc. 3). W czerwcu 2018 r. projekt planu w wersji v.1 (ryc. 4) został przekazany do oficjalnych konsultacji publicznych, w ramach których został poddany debacie publicznej i uzgodnieniom. Ta wersja projektu planu nie została uzgodniona,

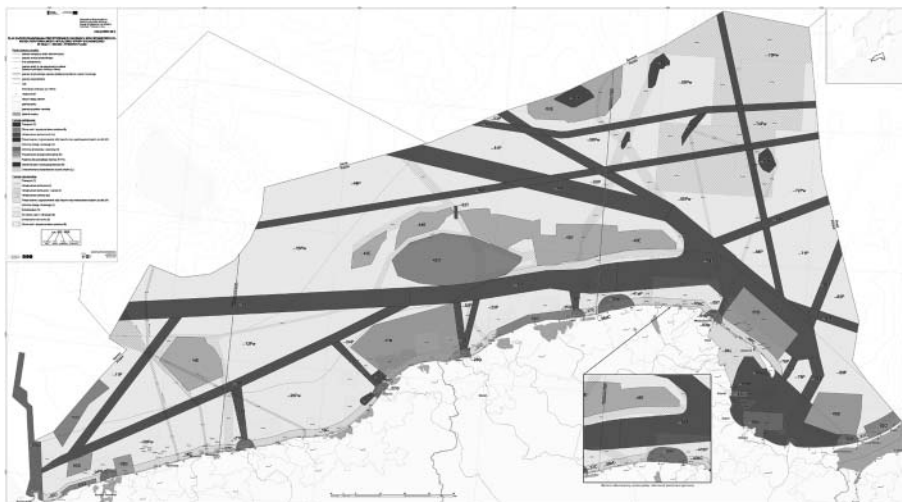


Ryc. 2. Zagospodarowanie przestrzenne polskich obszarów morskich
Źródło: [Zaucha *et al.* 2015].

w konsekwencji w następnym roku powstały dwie kolejne wersje uwzględniające w znacznym stopniu uzgodnienia i opinie oraz uwagi i wnioski (v.2 oraz v.3) (ryc. 5 i 6), które były ponownie poddawane uzgodnieniom i konsultacjom.

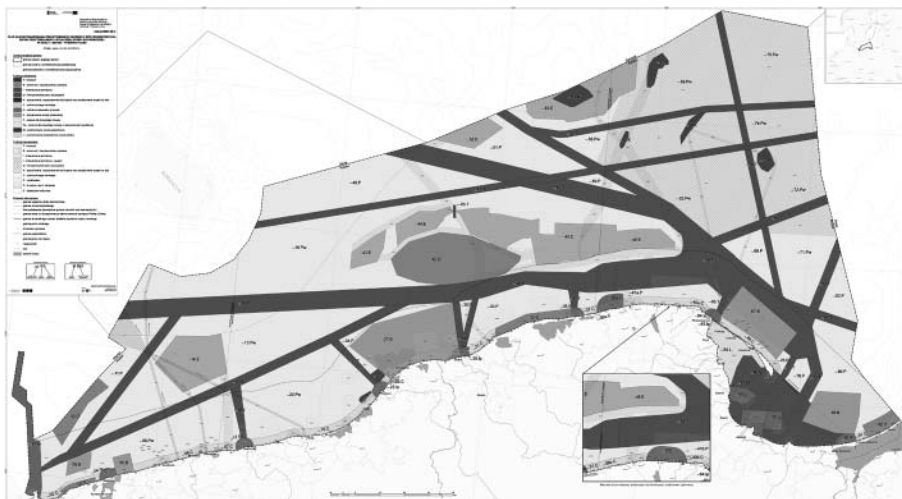


Ryc. 3. Projekt planu, wersja v.0, wrzesień 2017
Źródło: Urząd Morski w Gdyni (ryc. 3-6).

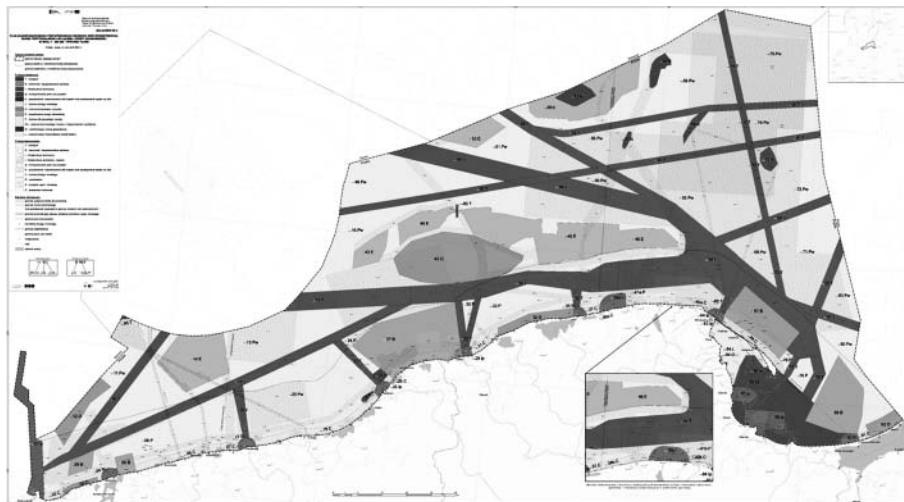


Ryc. 4. Projekt planu, wersja v.1, poddana debacie publicznej i uzgodnieniom, czerwiec 2018

W kolejnych etapach, projekt planu zostanie poddany konsultacjom transgranicznym w ramach procedury wymaganej przez konwencję z Espoo oraz uzgodnieniom międzyresortowym w ramach procesu legislacyjnego.



Ryc. 5. Projekt planu, wersja v.2, uwzględniająca wyniki uzgodnień i debaty publicznej, styczeń 2019



Ryc. 6. Projekt planu, wersja v.3, uwzględniająca ponowne uzgodnienia i opiniowanie, sierpień 2019

Zgodnie z *Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z 23 lipca 2014 r. ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich* (Dz.Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., str. 135) [CEC 2014], Polska jest zobowiązana do opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w terminie do 31 marca 2021 r.

2.4. Kształt projektu planu

Zgodnie z przepisem określonym w § 4 ust. 1 *Rozporządzenia*, plan jest złożony z części tekstowej i części graficznej. W efekcie przyjął on strukturę kaskadową. Składa się z (projektu) rozporządzenia w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 oraz załączników:

1. Ustalenia ogólne projektu planu
2. Rozstrzygnięcia szczegółowe projektu planu
3. Uzasadnienie do rozstrzygnięć szczegółowych projektu planu
4. Rysunek projektu planu w skali 1:200 000.

Część graficzną stanowi rysunek planu, sporządzony z wykorzystaniem źródłowych opracowań kartograficznych oraz danych przestrzennych w skali 1:200 000.

Część tekstowa *Ustalenia ogólne* projektu planu wskazuje rozstrzygnięcia obowiązujące na części lub całym obszarze objętym planem, dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego oraz kierunków rozwoju transportu i infrastruktury technicznej. Wprowadza również definicje pojęć użytych w planie oraz definicje funkcji z zastrzeżeniem, że nie definiowano już terminów i obowiązujących ich definicji prawnych, które zostały określone w przepisach ustawy upoważniającej oraz innych aktów normatywnych, jak np. akwakultura, dobry stan środowiska morskiego, itp.

W *Ustaleniach Ogólnych* określono również podakweny i akweny na rzecz istniejących i planowanych inwestycji celu publicznego, w tym infrastruktury technicznej; priorytetowe kierunki i warunki rozwoju transportu i rozwoju infrastruktury technicznej obsługującej żeglugę, wyznaczając akweny i podakweny zapewniające rozwój transportu i związanej z nim infrastruktury technicznej; akweny dla poszczególnych funkcji podstawowych ustalając współrzędne charakterystycznych punktów załamania granic obszaru tych akwenów – ich lokalizację wskazano na rysunku planu.

Załącznik tekstowy – Rozstrzygnięcia szczegółowe projektu planu, określa w formie zdefiniowanych w *Rozporządzeniu* kart akwenów, rozstrzygnięcia dotyczące przeznaczenia poszczególnych akwenów oraz informacje o szczególnie istotnych uwarunkowaniach, mających wpływ na przyszłe użytkowanie poszczególnych akwenów.

Rozstrzygnięcia dotyczące poszczególnych akwenów zawierają:

- a) określenie funkcji podstawowej;
- b) ustalenie funkcji dopuszczalnych dla poszczególnych akwenów;
- c) zakazy lub ograniczenia w korzystaniu z poszczególnych akwenów, z uwzględnieniem wymogów ochrony przyrody i dziedzictwa kulturowego;
- d) informację o inwestycjach celu publicznego, w tym o ich rozmieszczeniu, planowanej do realizacji w ramach funkcji akwenu;
- e) warunki dotyczące obronności i bezpieczeństwa państwa, ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego, rybołówstwa i akwakultury, pozyskiwania energii odnawialnej, poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż;
- f) ustalenia wiążące samorządy województw oraz gminy, w obszarze których występują morskie wody wewnętrzne lub gminy sąsiadujące z obszarem planu poprzez linię brzegową lub odpowiadające tej linii granice obszarów morskich, przy sporządzaniu odpowiednio planów zagospodarowania przestrzennego województw, studiów uwarunkowań i kierunków

zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

2.5. Rozstrzygnięcia projektu planu

Plan to nie jedyny instrument zarządzania rozwojem przestrzennym obszarów morskich – należy pamiętać, że rozwój obszarów morskich jest wynikiem nakładania się na siebie przestrzennych rozstrzygnięć planistycznych i innych decyzji zarządczych wobec obszarów morskich (takich jak plany zarządzania obszarami Natura 2000, decyzje IMO w sprawie stref separacji ruchu, ustalenia maksymalnych kwot połowowych, *etc.*). Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, zgodnie z zasadami legislacji, nie zastępuje tych innych procesów decyzyjnych – ale jest (przynajmniej starano się, aby był) wobec nich komplementarny.

Tak jak wspomniano wcześniej projekt planu przeznaczają obszary morskie pod określone funkcje, zgodnie z zasadą (zapisaną w *Rozporządzeniu*), że dla wydzielonego akwenu istnieje tylko jedna funkcja o charakterze priorytetowym, a dopuszczone mogą być jedynie funkcje, które w sposób trwały nie uniemożliwiają realizacji funkcji podstawowej. W praktyce oznacza to, że np. na akwenach o funkcji Transport (T) nie są dopuszczone z mocy prawa niektóre funkcje np. sztuczne wyspy i konstrukcje (W) czy pozyskiwanie energii odnawialnej (E), gdyż wiązałoby się to z trwałym ograniczeniem funkcji podstawowej.

Wydzielenia dokonywane były na podstawie zgromadzonej wiedzy planistycznej, wniosków złożonych do projektu planu oraz interakcji z zespołem opracowującym Prognozę oddziaływania na środowisko. W pierwszej kolejności preferowane były funkcje wskazane jako priorytetowe w Polityce Morskiej RP oraz te wynikające z *Ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*, jak transport, rozwój portów czy bezpieczeństwo nawigacji. W dalszej kolejności analizowane były funkcje, które są specyficzne dla obszarów morskich (np. poligony marynarki wojennej, szlaki żeglugowe, infrastruktura dostępu do portów od strony morza, ochrona brzegu), jak również obszary o unikatowych właściwościach w skali kraju (np. zachowanie przybrzeżnych zasobów piasku na rzecz ochrony brzegów, zapewnienie ochrony obszarom morskim parków narodowych, zachowanie pod energetykę wiatrową obszarów o szczególnie dobrych parametrach wietrznych).

Zgodnie z systemem prawnym, wydzielenia w projekcie planu następowały również na podstawie aktów i dokumentów prawnych (np. strefy za-

mknięte dla żeglugi i rybołówstwa, wydane decyzje lokalizacyjne na farmy wiatrowe, obszary morskie parków narodowych czy redy portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Projekt planu skupia się na wydzielaniu głównie tych akwenów, które nie są przedmiotem zarządzania w ramach innych procesów publicznych i planowanie przestrzenne obszarów morskich jest dla nich głównym mechanizmem podejmowania decyzji (np. obszary pod energetykę odnawialną, obszary żeglugowe).

Obszar objęty planem podzielono na 95 akwenów o funkcji podstawowej:

- infrastruktury technicznej (ok. 0,2% powierzchni);
- funkcjonowania portu lub przystani (ok. 2% powierzchni);
- obronności i bezpieczeństwa państwa (ok. 6% powierzchni);
- ochrony brzegu morskiego (ok. 2,1% powierzchni);
- ochrony środowiska i przyrody (ok. 3,9% powierzchni);
- poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż (ok. 1% powierzchni);
- pozyskiwania energii odnawialnej (ok. 8% powierzchni);
- rezerwy dla przyszłego rozwoju (ok. 7% powierzchni);
- rezerwy dla przyszłego rozwoju z dopuszczeniem wydobycia (ok. 47% powierzchni);
- transportu (ok. 21% powierzchni);
- uwarunkowanego środowiskowo rozwoju lokalnego (ok. 1% powierzchni);
- wielofunkcyjnego rozwoju gospodarczego (ok. 2,5% powierzchni).

Wydzielono również 428 podakwenów, którym przypisano głównie funkcje:

- infrastruktury technicznej;
- funkcjonowania portu lub przystani;
- obronności i bezpieczeństwa państwa;
- ochrony brzegu morskiego;
- poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż;
- transportu;
- turystyki, sportu i rekreacji;

Wiele funkcji dopuszczalnych nie jest ograniczonych przestrzennie wydzieleniami, natomiast odpowiednie ograniczenia i warunki są opisane w poszczególnych kartach akwenów. Są to przede wszystkim badania naukowe, akwakultura, poszukiwanie, rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż czy rybołówstwo.

Dla obszaru objętego planem określono ogólne zasady dotyczące wykonywania funkcji:

- obronności i bezpieczeństwa państwa – wykonywane mogą być na całym obszarze planu, wydzielono jedynie podakweny chroniące obszary kluczowe dla wykonywania działań przez Siły Zbroje RP, jak poligony, tory wodne i kotwicowiska MW RP;
- ochrony środowiska i przyrody – wykonywane mogą być na całym obszarze planu;
- ochrony przestrzennej obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego – obowiązuje na całym obszarze planu;
- układania obiektów liniowych – dopuszczone na określonych zasadach, w wydzielonych akwenach lub podakwenach, z wyłączeniem światłowodów dopuszczonych na całym obszarze planu z nielicznymi wyjątkami związanymi z obronnością i bezpieczeństwem państwa;
- wznoszenia morskich elektrowni wiatrowych – dopuszczone wyłącznie w akwenach o funkcji podstawowej „pozyskiwania energii odnawialnej”;
- poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż, określone szczegółowo w poszczególnych akwenach;
- turystyki, sportu i rekreacji nadmorskiej – dopuszczone w szczególności w podakwenach o funkcji „turystyka, sport i rekreacja” wyznaczonych na rzecz rozwoju turystyki nadmorskiej;
- żeglugi, rybołówstwa i turystyki morskiej – dopuszczone (z ograniczeniami w określonych akwenach) na całym obszarze objętym planem, z wyłączeniem stref zamkniętych dla żeglugi lub rybołówstwa na mocy przepisów odrębnych;
- badań naukowych – badania dopuszczone (z ograniczeniami w określonych akwenach) na całym obszarze objętym planem.

Projekt planu określa również podakweny i akwen na rzecz istniejących i planowanych inwestycji celu publicznego, w tym infrastruktury technicznej oraz określa priorytetowe kierunki i warunki rozwoju transportu i rozwoju infrastruktury technicznej obsługującej żeglugę, wyznaczając akweny zapewniające rozwój transportu i związanej z nim infrastruktury technicznej. Inwestycje celu publicznego ujęte w planie obejmowały:

- zachowanie, serwisowanie i rozbudowę połączenia przesyłowego prądu stałego SwePol Link i układanie nowych kabli;
- ułożenie oraz serwisowanie kabla podmorskiego i utworzenie połączenia stałoprądowego pomiędzy Polską a Litwą;

- ułożenie oraz serwisowanie kabla podmorskiego i utworzenie połączenia stałoprądowego pomiędzy Polską a Danią;
- przyłączenie morskich elektrowni wiatrowych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego oraz budowę koniecznych połączeń wzajemnych morskich elektrowni wiatrowych;
- dostarczenie do punktów odbioru na lądzie, systemem morskiego transportu rurociągowego, węglowodorów wydobytych na polskich obszarach morskich i układanie innych elementów liniowych obsługujących wydobywanie;
- budowę i rozbudowę Gazociągu Bałtyckiego Baltic Pipe wyznaczoną w trzech wariantach ewentualnego przebiegu;
- akwenty wariantowe POM.39aI lub POM.39bI umożliwiające budowę morskiej infrastruktury technicznej i logistycznej niezbędnej do funkcjonowania elektrowni jądrowej i przyłączenie morskich farm wiatrowych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego;
- budowę gazociągu wysokiego ciśnienia DN700 Gdańsk–Kosakowo wraz z niezbędną infrastrukturą (morski punkt przeładunkowy CNG/LNG, instalacje do bunkrowania LNG);
- poszukiwanie, rozpoznawanie złóż i wydobywanie minerałów w przyszłości (obszary USTRONIE N, WOLIN, B21, obszary koncesji poszukiwawczych);
- wydobywanie minerałów ze złóż w ramach istniejących koncesji wydobywczych.

2.6. Czym kierowano się przyjmując rozstrzygnięcia planu

Rozstrzygnięcia te zostały przygotowane z uwzględnieniem następujących celów wynikających z aktów prawnych i dokumentów strategicznych obowiązujących w Polsce, a dotyczących polskich obszarów morskich. Głównym takim dokumentem była *Polityka Morska do 2020 r. z perspektywą do roku 2030*. Pozwoliła ona na sformułowanie głównych celów planu, którymi było:

- a) wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu;
- b) zapewnienie obronności i bezpieczeństwa państwa;
- c) zapewnienie koordynacji działań podmiotów i sposobów wykorzystania morza, spójne zarządzanie obszarami morskimi i nadmorskimi, w tym zasobami Morza Bałtyckiego;

- d) zwiększenie udziału sektora gospodarki morskiej w PKB oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej;
- e) wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego;
- f) oszczędne korzystanie z przestrzeni, pozostawiające możliwie wiele miejsca na przyszłość, w tym również nieznane obecnie, sposoby korzystania z morza.

2.7. Konsekwencje przyjęcia planu

Po przyjęciu, plan stanie się narzędziem koordynacji działań o wymiarze przestrzennym, w tym decyzji władz publicznych oraz źródłem uwarunkowań przestrzennych i wynikających z niego ustaleń dla podejmowania poszczególnych decyzji przestrzennych przez podmioty publiczne oraz obecnych i potencjalnych użytkowników obszarów morskich.

Plan, zgodnie z art. 23 ust. 1b *Ustawy*, zmieni kompetencje organów wydających pozwolenia na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich – niektóre obecne kompetencje ministra przejmą dyrektorzy właściwych urzędów morskich.

Plan, zgodnie z przepisem określonym w art. 27g pkt. 1 *Ustawy*, stanie się dla Ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej narzędziem oceny wniosków złożonych w postępowaniu rozstrzygającym zgodność planowanych przedsięwzięć z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego.

Plan dla wielu spraw dotychczas nieuregulowanych, a wymagających tego, będzie narzędziem nowym. Ze względu na uregulowany prawnie zakres kompetencji wpłynie np. na podejmowanie decyzji o wydobywaniu kopaliny lub wznoszeniu elektrowni wiatrowych, nie będzie mógł wpływać natomiast na ustalanie warunków dla transportu, trwałe zamykanie dla rybołówstwa obszarów morskich, zakres i intensywność monitoringu środowiska, czy zakres oceny oddziaływania na środowisko – obecnie pozostaje to poza kompetencjami planu i jest regulowane odrębnymi przepisami, które nie uwzględniają sytuacji istnienia planu.

Przyjęcie planu wpłynie na podniesienie skuteczności zarządzania i koordynacji działań, w tym decyzji administracyjnych. Decyzje przestrzenne wydawane dotychczas często bez dostatecznych (bo nie wymaganych przepisem prawnym) konsultacji, opiniowania lub uzgodnień będą musiały respektować ustalenia planu oraz brać pod uwagę jego uwarunkowania. Opra-

cowanie jednolitego planu dla obszarów morskich zapewni spójność działań różnych organów administracji niezależnie od terytorialnego usytuowania, w tym postępowania terenowych organów administracji morskiej, tj. urzędów morskich.

Przyjęcie planu wpłynie na poprawę koordynacji oraz integracji procedur administracyjnych, tworząc przejrzyste i trwałe regulacje prawne wiążące przy podejmowaniu decyzji przestrzennych. Informacje zawarte w planie, stanowią wspólną aktualną bazę wiedzy, skonstruowaną według jednolitych reguł, i informującą użytkowników planu o:

- a) szczegółowych właściwościach istotnych dla charakterystyki obszarów morskich (np. dostępność zasobów naturalnych itp.);
- b) bieżącej działalności morskiej (liczba, intensywność działań);
- c) planowanych działaniach w obszarze morskim (wznoszenie elektrowni wiatrowych, sztucznych wysp itp.);
- d) uwarunkowaniach środowiskowych działań w obszarze morskim.

Plan będzie istotnym źródłem informacji o rozmieszczeniu przestrzennym cech, zasobów i właściwości przestrzeni morskiej, udostępnionym dla wykorzystywania przez wszelkie podmioty publiczne, w tym samorządowe oraz istniejących i potencjalnych użytkowników obszarów morskich, także tych zamierzających inwestować na obszarach morskich.

Wnioski

Polski proces planistyczny zaowocował wypracowaniem wielu nowatorskich rozwiązań wartych szerszego rozpropagowania. Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

1. Dobrowolną i oddolną koordynację prac planistycznych między poszczególnymi urzędami morskimi, dzięki czemu powstał jeden spójny projekt planu dla formalnie trzech odrębnych obszarów morskich w tym samym czasie i w ramach tej samej metodologii.
2. Uspołecznienie procesu planistycznego uzyskane dzięki łączeniu prac eksperckich z szerokim procesem włączania interesariuszy, na wszystkich etapach prowadzenia prac planistycznych, ponawiania procesu opiniowania planu i składania wniosków do planu oraz odpowiadanie na piśmie na każdy otrzymany wniosek, co zbudowało wokół procesu planistycznego atmosferę zaufania społecznego,
3. Etapowanie procesu planistycznego, co pozwoliło na uniknięcie sytuacji „utopionych kosztów”, tj. kosztów, które poniesiono nie zawsze słusznie,

ale nie można się z nich już wycofać. Szczególnie ważne było ograniczenie wersji zerowej planu tylko do propozycji wydzielenia akwenów bez definiowania szczegółowych zakazów i ograniczeń, co pozwoliło zogniskować w tej fazie procesu planistycznego dyskusje nad generalną koncepcją i filozofią zagospodarowania polskich obszarów morskich.

4. Położenie nacisku na fazę przedplanistyczną (*pre-planning phase*), w postaci opracowania wzmiankowanego *Studium uwarunkowań*, co pozwoliło na aktywizację interesariuszy i zbudowanie świadomości znaczenia zapowiadanego procesu planistycznego wśród osób i instytucji, których plan będzie dotyczył.

W przyszłości warto dołożyć starań, aby nie roztrwonić tego kapitału zbudowanego w toku procesu planistycznego. W szczególności warto byłoby zachować zbudowane sieci i struktury powiązań, tak aby służyły one procesowi monitorowania wdrażania planu i ocenie jego aktualności i potrzeby zmian. W tym celu potrzebne byłyby zarówno regularne spotkania z interesariuszami, debaty w ramach struktur administracji publicznej, jak i konferencje naukowe poświęcone efektom i skutkom planowania zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Literatura

- Bąkowski T., 2018, *Planowanie i zagospodarowanie przestrzenne polskich obszarów morskich*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Calado H., Fonseca C., Onwona Ansong J., Frias M., Vergilio M., 2019, *Education and Training for Maritime Spatial Planners*, [w:] *Maritime Spatial Planning, Past, Present, Future*, J. Zaucha, K. Gee (red.). Palgrave, London, Cham: 441-468
- CEC, 2006, *Green Paper Towards a Future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas*, Brussels, 7.6.2006 COM(2006), 275 final, Vol. II.
- CEC 2007a, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union*, Brussels, 10.10.2007, COM(2007), 575 final.
- CEC 2007b, *Accompanying Document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union*, Brussels, 10.10.2007, SEC(2007) 1278.
- CEC 2008, *Roadmap for Maritime Spatial Planning: Achieving Common Principles in the EU*, Brussels, 25.11.2008, COM(2008) 791.

- CEC 2010a, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Planowanie przestrzenne obszarów morskich w UE – osiągnięcia i perspektywy na przyszłość*, Brussels, 17.12.2010, COM(2010), 771 final.
- CEC 2010b, *Maritime Spatial Planning for the EU's Seas and Oceans: What's It All about?* Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- CEC 2011a, *Study on the Economic Effects of Maritime Spatial Planning*. Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- CEC 2011b, *Maritime Spatial Planning in the EU – Achievements and Future Development. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*. COM(2010) 771 of 17.12.2010). Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- CEC 2013, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning and Integrated Coastal Management*, Brussels, 12.3.2013, COM(2013), 133 final.
- CEC 2014, *Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning*. Official Journal of the European Union, L 257/135.
- Cieślak A., 2009, *Maritime Spatial Planning in the Baltic Sea*. Informationen zur Raumentwicklung, 8/9.2009: 607-612.
- Cieślak A., Zaucha J., Ścibior K., Jakubowska P., Staśkiewicz A. (red.), 2009. *Compendium on Maritime Spatial Planning Systems in the Baltic Sea Region*. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.
- Czochański J., 2009, *GIS w planowaniu i zarządzaniu obszarami morskimi Bałtyku. Nowe pola zastosowań i narzędzia współpracy instytucjonalnej*, [w:] *Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych*, J. Zaucha (red.). Instytut Morski, Gdańsk: 255-267.
- Dudkowski M., Kulawczuk P., 2009, *Główne wyzwania dla bardziej racjonalnego gospodarowania polską przestrzenią morską w przyszłości*, [w:] *Przyszłe wykorzystanie...*, op. cit.: 315-319.
- Ehler Ch., Douvère F., 2009, *Maritime Spatial Planning. A Step-by Step Approach. Toward Ecosystem based Management*. UNESCO IOC Manual and Guides nr 153, ICAM Dossier nr 6, Paris.
- Ehler C., Zaucha J., Gee K., 2019, *Maritime Spatial Planning at the Interface of Research and Practice*, [w:] *Maritime Spatial Planning, Past, Present, Future*, J. Zaucha, K. Gee (red.). Palgrave, London, Cham: 1-21.
- Fasciszewski J., 2016, *Analysis of Records of the Local Spatial Development Plans for the Coastal Municipalities with Regard to Applicability in Spatial Planning for Marine Areas*. Biuletyn Instytutu Morskiego w Gdańsku, 31(1): 160-166.

- Käppeler B., Toben S., Chmura G., Walkowicz S., Nolte N., Schmidt P., Lamp J., Gee K., Göke C., Mohn C., 2011, *Developing a Pilot Maritime Spatial Plan for the Pomeranian Bight and Arkona Basin*. BaltSeaPlan Report no. 9, [<http://www.baltseaplan.eu/index.php/reports-and-publications;809/1>] (pozyskany 06.11.2019).
- Matczak M., Zaucha J., 2015, *Planowanie morskie w Polsce. Zaawansowanie i kontekst międzynarodowy*. Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis Oeconomica, 317(78)1: 59-72.
- Matczak M., Przedzimirska J., Zaucha J., Schultz-Zehden A., 2014, *Handbook on Multi-level Consultations in MSP*. PartSeaPate, [<http://www.partiseapate.eu/results/>], pozyskany 06.12.2016].
- Matczak M., Zaucha J., Szeffler K., 2016, *Dynamika zmian luk informacyjnych w planowaniu przestrzennym obszarów morskich w Polsce w latach 2008-2015*. Barometr Regionalny, 14(2): 63-71.
- Pankau F., 2009, *Współdziałanie planowania przestrzennego ląd-woda – jak wykorzystać doświadczenia pilotażowego planu zagospodarowania dla zachodniej części Zatoki Gdańskiej*, [w:] *Przyszłe wykorzystanie... op. cit.*: 246-254.
- Pardus J., 2016, *Standard danych GIS w ochronie przyrody” w opracowaniu projektów planów ochrony morskich obszarów Natura 2000*. Biuletyn Instytutu Morskiego w Gdańsku, 31 (1): 110-116.
- Pyć D., 2011, *Podejście ekosystemowe do morskiego planowania przestrzennego jako praktyka postępowania w zarządzaniu działalnością człowieka*, [w:] *Europeizacja prawa morskiego*, M. Adamowicz, J. Nawrot (red.). Arche, Gdańsk: 5-35.
- Pyć D., 2013, *Zasady morskiego planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną*. Prawo Morskie, 29: 117-136.
- Szejgiec-Kolenda B., Pardus J., Zaucha J., 2018, *Defining Maritime Space Typology Based on Economic Land-sea Interaction. The Case of the Polish Baltic Sea Coast*. Biuletyn Instytutu Morskiego w Gdańsku, 33(1): 223-232.
- Szydłowski Ł., 2018, *Baza danych do monitoringu planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Uaktualnianie i praktyczne wykorzystanie danych*. Biuletyn Instytutu Morskiego w Gdańsku, 33 (1): 128-136.
- Trzcńska D., 2017, *Zagospodarowanie przestrzenne polskich obszarów morskich*. Gdańskie Studia Prawnicze, XXXVIII: 513-523.
- Turski J., 2017, *Maritime Spatial Planning of Blue and Zebra Mussels. A Case Study for the Polish Coastline Based on the Overview of Existing Examples from Canada and Australia*. Biuletyn Instytutu Morskiego w Gdańsku, 32(1): 72-82.
- Turski J., Matczak M., Szałucka I., Witkowska J., 2018, *Maritime Spatial Planning (MSP) as an Integrative Factor in Poland*. Biuletyn Instytutu Morskiego w Gdańsku, 33(1): 83-93.
- Tyldesley D., 2004, *Coastal and Marine Spatial Planning Framework for the Irish Sea Pilot Project*. Defra, Londyn, [<http://archive.jncc.gov.uk/pdf/Tyldesley%20Marine%20spatial%20planning.pdf>], pozyskany 06.11.2010].

- Zaucha J., 2008, *Sea Use Planning and ICZM Input to the Long Term Spatial Development Perspective*. Final report from working group 3. Riga: Vision and Strategies around the Baltic Sea, [https://vasab.org/east-west-window/documents/, pozyskany 06.11.2019].
- Zaucha J., 2009a, *Planowanie przestrzenne obszarów morskich. Polskie uwarunkowania i plan pilotażowy*. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.
- Zaucha J., 2009b, *The Marine Economy in the Face of New Development Trends (Spatial Aspects)*, [w:] *The Polish Spatial Development Concept versus European Vision of Spatial Development Perspectives*, T. Markowski (red.). *Studia Regionalia KPZK PAN*, t. 22: 134-156
- Zaucha J., 2009c, *Baltic Sea Potential and Threats*, [w:] *Compendium on Maritime Spatial Planning Systems in the Baltic Sea Region*, A. Cieślak, J. Zaucha, K. Ścibior, P. Jakubowska, A. Staśkiewicz (red.). Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk: 86-91.
- Zaucha J., 2009d, *Przestrzeń morską w koncepcji przestrzennego zagospodarowania Kraju 2030*, [w:] *Przyszłe wykorzystanie polskiej przestrzeni morskiej dla celów gospodarczych i ekologicznych*, J. Zaucha, M. Matczak, J. Przedrzymirska (red.). Instytut Morski, .). Gdańsk: 217-234.
- Zaucha J., 2010, *Polska przestrzeń bałtycka w koncepcji przestrzennego zagospodarowania Kraju*, [w:] *Wymiar Europejski Regionu Morza Bałtyckiego*, T. Parteka (red.). *Studia KPZK PAN*, t. CXXIX, Warszawa: 80-96.
- Zaucha J., 2011, *Planowanie przestrzenne obszarów morskich w Polsce i w krajach bałtyckich – specyfika, doświadczenia i perspektywy wdrożeniowe*, [w:] *Transgraniczne planowanie przestrzenne*. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin: 89-99.
- Zaucha J., 2012a, *Offshore Spatial Information – Maritime Spatial Planning in Poland*. *Regional Studies*, 46(4): 459-473.
- Zaucha J., 2012b, *Synteza aktualnego stanu wiedzy dotyczącej rozwoju sustensywnego i spójności terytorialnej w planowaniu przestrzennym*, [w:] *Planowanie przestrzenne w rozwoju zrównoważonym*, E. Toczyńska (red.). Uniwersytet Gdański, Gdańsk: 7-32.
- Zaucha J., 2014a, *The Key to Governing the Fragile Baltic Sea. Maritime Spatial Planning in the Baltic Sea Region and Way Forward*. VASAB, Riga.
- Zaucha J., 2014b, *Sea Basin Maritime Spatial Planning: A Case Study of the Baltic Sea Region and Poland*. *Marine Policy*, 50: 34-45.
- Zaucha J., 2018a, *Gospodarowanie przestrzenią morską*. Sedno, Warszawa.
- Zaucha J., 2018b, *Methodology of Maritime Spatial Planning in Poland*. *Journal of Environmental Protection and Ecology*, 19(2): 713-720.
- Zaucha J., Brodzicki T., 2016, *Niebieski wzrost w Polsce*, [w:] *Porty morskie w perspektywie przestrzennej, ekonomicznej, transportowej, logistycznej i społecznej*, H. Klimek (red.). Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk–Sopot: 129-155.

- Zaucha J., Matczak M., 2011, *Developing a Pilot Maritime Spatial Plan for the Southern Middle Bank*. Instytut Morski, Gdańsk.
- Zaucha J., Matczak M., Pardus J. et al., 2015, *Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich*. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.
- Zaucha J., Ścibior K., 2009, *Maritime Spatial Planning – Pilot Maritime Plan in Poland*. Coastal Regions, 17: 144-158.
- Zaucha J., Matczak M., 2018, *Role of Maritime Ports and Shipping in the Creation of the Economic Value of the Sea Areas*. Shs Web Of Conferences 58, 01033.
- Zaucha J., Matczak M., Witkowska J., Szczęch A., Mytlewski A., Pardus J., 2020, *Maritime Spatial Rent for Modelling Maritime Spatial Development*. Studia Regionalne i Lokalne, 1 (w druku).