

Znak sprawy: GM-DGM-7.5600.1.2021

Dotyczy pisma: DOOŚ.TSOOŚ.442.2.4.2019.ZM.10

Pani

[REDAKCYJNA KRETA]

Dyrektor Departamentu Ocen
Oddziaływania na Środowisko
Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska

Szanowna Pani Dyrektor,

w odpowiedzi na pismo z 9 grudnia 2020 r. w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym dla aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich dla niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim, przekazuję następujące stanowisko Departamentu Gospodarki Morskiej.

W poniższych uwagach odnoszę się do zmian wprowadzonych w dokumentacji. Przytaczana numeracja stron jest zgodna z wersją dokumentu udostępnionego w języku polskim.

1. Obecnie udostępniona wersja planu, w odróżnieniu od poprzedniej (prezentującej trzy warianty planistyczne: tradycyjny, skoncentrowany na ochronie klimatu, skoncentrowany na ochronie środowiska), jest wersją jednolitą bazującą na wybranych elementach wcześniejszych wariantów. Niezmiennie, z polskiego punktu widzenia najważniejsze jest przyjęcie w planie zagospodarowania przestrzennego niemieckiej EEZ tras żeglugowych prowadzących do polskich portów tj.:
 - a) rekomendowanej przez polskie i międzynarodowe publikacje nawigacyjne trasy żeglugowej biegnącej na północ od wyspy Rugia do systemu rozgraniczenia ruchu statków TSS „Adlergrund” (trasa nr SO3 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku));
 - b) trasy znajdującej się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin, prowadzącej do szwedzkiego portu Ystad (trasa nr SO2 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku)).

Należy zauważyć, że w stosunku do poprzedniej wersji planu zrezygnowano z wyznaczenia obszarów zastrzeżonych dla żeglugi (znajdujących się po obu stronach obszarów priorytetowych dla żeglugi), w których różne aktywności były dozwolone, pod warunkiem, że nie będą zakłócały bezpiecznej nawigacji. Dotychczasowe obszary zastrzeżone dla żeglugi włączono do obszarów priorytetowych poszerzając je w ten sposób.

Status ochrony funkcji żeglugi na przeznaczonych do jej realizacji obszarach priorytetowych jest nadrzędny nad innymi funkcjami, co potwierdza regulacja w punkcie 2.1 „Zapewnienie bezpieczeństwa i łatwości żeglugi” podpunkt (1) akapit 2 na str. 3 (str. 9 pliku) cyt.: „Gdy obszary priorytetowe dla żeglugi pokrywają się z obszarami priorytetowymi w zakresie ochrony i poprawy środowiska morskiego, żegluga ma pierwszeństwo zgodnie z międzynarodowymi wymogami prawnymi UNCLOS”.

W „Uzasadnieniu” na str. 3 (str. 9 pliku) wyjaśniono również wątpliwość strony polskiej wynikającą z analizy poprzedniej wersji planu, dotyczącą regulacji dającej możliwość wyznaczenia strefy bezpieczeństwa wokół instalacji offshore w taki sposób, aby strefy te znajdowały się na obszarach zastrzeżonych lub nawet priorytetowych dla żeglugi.

Konsekwencją powyższego byłaby sytuacja, w której akweny priorytetowe i zarezerwowane dla żeglugi mogłyby zostać zawężone przez ustanowienie na nich stref bezpieczeństwa, jeśli generatory wiatrowe zostałyby wystawione na granicy akwenu przeznaczonego dla morskich farm wiatrowych. W szczególności zawężona mogłaby zostać trasa żeglugowa łącząca redę portów Świnoujście i Szczecin z portem Ystad przez wyznaczenie strefy bezpieczeństwa dla generatorów wystawionych na granicach akwenów przeznaczonych pod energetykę wiatrową oznaczonych jako EO1 i EO2 (wg oznaczeń na ilustracji nr 4 str. 36 (str. 42 pliku)).

Regulacja w obecnej wersji planu w „Uzasadnieniu” na str. 3 (str. 9 pliku) stanowi, że „w szczególności, zgodnie z art. 60 ust. 7 UNCLOS, sztuczne wyspy, instalacje i budowle oraz otaczające je strefy bezpieczeństwa nie mogą być budowane tam, gdzie może to utrudniać korzystanie z uznanych szlaków żeglugowych ważnych dla żeglugi międzynarodowej” i dalej, w akapicie 2 „głównym celem wymogów mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i łatwości nawigacji jest zatem utrzymanie ważnych szlaków żeglugowych z dala od zagrażających im zastosowań”.

Ponadto w „Uzasadnieniu celów i zasad – Odnośnie do (1) priorytetowych obszarów żeglugi” na str. 4 (str. 10 pliku) w akapicie 2 zapisano, że „obszary priorytetowe (dla żeglugi) stanowią podstawowe ramy, które muszą być wolne od wszelkich niekompatybilnych zastosowań, zwłaszcza w budownictwie (błąd tłumaczenia, w oryginale ang. „in particular construction above the seabed”, czyli w szczególności konstrukcji nad dnem morskim)”.

Odnośnie do innych zastosowań gospodarczych na obszarze objętym planem, w punkcie 2.2.1 „Ogólne wymogi dotyczące zastosowań gospodarczych” podpunkt (4) str. 6 (str. 12 pliku) zapisano zasadę planowania przestrzennego, zgodnie z którą „zastosowania gospodarcze nie powinny negatywnie wpływać na bezpieczeństwo i łatwość nawigacji”.

We wcześniejszych pismach polskiej administracji morskiej odniesiono się również do przewodów podwodnych planowanych do ułożenia w niemieckiej EEZ. **Podtrzymuję uwagę mówiącą o tym, że prace związane z układaniem przewodów podwodnych – w szczególności prowadzone na akwenach oznaczonych jako LO5, LO6, LO7 i LO8 (wg oznaczeń na ilustracji nr 6 str. 37 (str. 43 pliku)), nie mogą zakłócać regularnej żeglugi statków.**

Pozytywnie oceniam regulację w punkcie 2.2.3 „Kable” podpunkt (5) „Przykrycie” i (6) „Skrzyżowanie tras żeglugowych” str. 17 (str. 23 pliku) wraz z „Uzasadnieniem celów i zasad” str. 18 (str. 24 pliku) dotyczące wymogu zagłębienia kabli w dnie („Przykrycie”), zgodnie z którymi „współistnienie kabli podmorskich i transportu morskiego jest uwarunkowane odpowiednim przykryciem linii”.

Pozytywnie oceniam także regulację dot. przecinania przez kable tras żeglugowych najkrótszą drogą, zgodnie z którą „ze względu na duże znaczenie dla międzynarodowej żeglugi morskiej należy zapewnić (błąd tłumaczenia, w oryginale ang. „avoided”, czyli unikać) konflikt użytkowania między liniami a żeglugą poprzez zminimalizowanie nakładania się na siebie rurociągów z trasami żeglugowymi o dużym natężeniu ruchu”.

We wspomnianej powyżej pismach administracji morskiej odniesiono się również do konfliktów pomiędzy trasami żeglugowymi, a badaniami naukowymi. Punkt 2.3.1 „Badania morskie” podpunkt (2) str. 24 (str. 30 pliku) nowej wersji planu stanowi, że „działania badawcze nie powinny negatywnie wpływać na bezpieczeństwo i łatwość transportu”. W „Uzasadnieniu celów i zasad” w podpunkcie (2) „Ruch” str. 25 (str. 31 pliku) regulację doprecyzowano stwierdzając, że „w odniesieniu do ruchu morskiego i lotniczego działalność badawcza jest prowadzona w taki sposób, aby nie naruszać bezpieczeństwa i łatwości transportu”.

W przypadku ochrony środowiska morskiego kwestie konfliktowe z żeglugą regulowane są w punkcie 2.4.1 „Ochrona przyrody/krajobraz morski/strefa wolna” podpunkt (1) str. 26 (str. 32 pliku), który stanowi, że „zdanie 1 (ochrona przyrody na krajowych morskich obszarach chronionych, w tym na „Zatoka Pomorska – Rönnebank”) nie ma zastosowania do obszaru podejścia północnego i dróg zewnętrznych (błąd tłumaczenia, w oryginale ang. „outer roadstead”, czyli reda) portów w Szczecinie i Świnoujściu pokazanych na mapie. W przypadku, gdy obszary priorytetowe dla ochrony i poprawy stanu środowiska morskiego nakładają się na obszary priorytetowe dla żeglugi (*a taka sytuacja ma miejsce na Zatoce Pomorskiej*), żegluga korzysta z pierwszeństwa, zgodnie z przepisami UNCLOS na mocy prawa międzynarodowego”.

W „Uzasadnieniu celów i zasad” w podpunkcie (1) „Obszary priorytetowe ochrona przyrody” w akapicie 3 str. 29 (str. 35 pliku) wymieniono przepisy międzynarodowe (UNCLOS) oraz niemieckie, które wskazują na prymat żeglugi nad ochroną środowiska w obszarach chronionych przyrodniczo.

2. Pozostałe zagadnienia:

- a) W obecnej wersji projektu planu rozróżniono obszary przeznaczone pod wydobycie złóż na dwie kategorie tj. obszary zastrzeżone dla wydobycia węglowodorów i obszary zastrzeżone dla wydobycia piasku i żwiru, co jest zgodne z uwagą zgłaszaną uprzednio przez polską administrację morską. Na Zatoce Pomorskiej nie przewiduje się obszarów wydobycia węglowodorów.
- b) W obecnej wersji projektu planu, w załączniku nr 3 będącym zestawem map tematycznych dołączono mapę, na której rozróżniono poligony wojskowe ze względu na sposób wykorzystania, co

jest zgodne z uwagą zgłaszaną uprzednio przez administrację morską. Wskazaniem byłoby przetłumaczenie dołączonej legendy dla mapy poświęconej poligonom na język polski i angielski.

- c) W punkcie 2.2.2. „Kable” w podpunkcie 3 str. 17 (str. 23 pliku), wskazuję się, że kable muszą być poprowadzone przez korytarze graniczne od GO1 do GO5 pokazane na ilustracji nr 6 str. 37 (str. 43 pliku). Natomiast na wskazanej ilustracji dotyczącej Morza Bałtyckiego zaprezentowano jedynie obszary wyznaczone pod podmorskie kable, na mapie nie zaprezentowano wymienionych korytarzy granicznych. Mapa wymaga uzupełnienia.
3. Przedstawiona wersja projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich dla niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim **nie odniosła się do trzech bardzo istotnych z punktu widzenia interesów polskich kwestii** zgłaszanych już wcześniej stronie niemieckiej:
- a) Z punktu widzenia przyszłego rozwoju portu w Świnoujściu (obsługa statków maksymalnych dla Morza Bałtyckiego o zanurzeniu 15,0 m) **należy zapewnić możliwość prowadzenia prac pogłębiarskich na trasie znajdującej się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin w celu uzyskania toru wodnego o głębokości 17,0 m** (trasa nr SO2 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku)).
 - b) **Poligony wojskowe** Bundeswehry na akwenie Zatoki Pomorskiej **kolidują z trasą żegludową** znajdującą się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin, prowadzącej do portu Ystad (trasa nr SO2 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku)). Prowadzone na wspomnianych poligonach ćwiczenia wojskowe mogą powodować zamknięcie tej trasy dla cywilnej żeglugi do portów w Świnoujściu i Szczecinie.
 - c) **Prace związane z układaniem przewodów podwodnych** – w szczególności prowadzone na akwenach oznaczonych jako LO5, LO6, LO7 i LO8 (wg oznaczeń na ilustracji nr 6 str. 37 (str. 43 pliku)), **nie mogą zakłócać regularnej żeglugi statków.**

Ponadto, w przedłożonej dokumentacji przez stronę niemiecką wskazano, że nadal pozostaje nierozstrzygnięta kwestia statusu prawnego akwenu obejmującego redę portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie wraz z podejściowym torem wodnym do Świnoujścia i kotwiczowiskiem Nr 3.

W ramach aktualizowanego planu, jak i obowiązującego obecnie od 2009 r., strona niemiecka nie wprowadza żadnych ustaleń planistycznych w obszarze redy dla portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie, natomiast nie zmienia to faktu, że obszar ten, niezależnie od ustaleń planu zagospodarowania, objęty jest formami ochrony przyrody powołanymi przez stronę niemiecką (rezerwat przyrody Pommersche Bucht – Rönnebank, obszary Natura 2000: Pommersche Bucht (ptasi) i Pommersche Bucht mit Oderbank (siedliskowy) oraz niemieckimi poligonami wojskowymi, co może mieć wpływ na użytkowanie tej części morza terytorialnego RP przez stronę polską.

Ponadto uprzejmie informuję, że pracownicy Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury wezmą udział w międzynarodowym spotkaniu konsultacyjnym poświęconym omówieniu przedmiotowego dokumentu, w formie telekonferencji, zaplanowanym na 27 stycznia 2021 r. Zainteresowani pracownicy dokonali już zgłoszenia za pomocą poczty elektronicznej na adres strony niemieckiej.

Odnosząc się do pytań strony niemieckiej w kwestii uczestnictwa strony polskiej w strategicznej ocenie na środowisko dla sporządzanego dokumentu, w opinii administracji morskiej jest to uzasadnione i konieczne, by Rzeczpospolita Polska była stroną procedury konsultacyjnej aktualizowanego planu. Uwagi do prognozy oddziaływania na środowisko zostały przekazane do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej

