

Marcin Kalinowski\*

## UWARUNKOWANIA PROJEKTÓW PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA WÓD PORTOWYCH I ZALEWU WIŚLANEGO

**Streszczenie:** Procesy planowania przestrzennego na morzu są znacznie opóźnione w stosunku do planowania przestrzennego na lądzie. Rzeczą niezwykle trudną, a w zasadzie niemożliwą, jest bezpośrednio przeniesienie rozwiązań wykorzystywanych przy planowaniu przestrzennym na lądzie do planowania obszarów morskich. W Polsce podejmowano wiele inicjatyw zmierzających do uporządkowania przestrzeni morskiej, jednak do tej pory nie powstał jeszcze żaden plan zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich. Artykuł pokazuje uwarunkowania dla planowania przestrzennego na morzu, a w sposób szczególny odnosi się do wód portowych i morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego ciągnących do Portu Elbląg.

**Słowa kluczowe:** zagospodarowanie przestrzenne, Zalew Wiślany, plany i strategie rozwojowe, wody portowe, Port Elbląg

**Synopsis:** Determinants of spatial planning projects for port and the Vistula Lagoon waters

Spatial planning processes at sea are significantly delayed compared to spatial planning on land. It is extremely difficult and, in principle, it is impossible to directly transfer the solutions used for spatial planning from land to sea areas. In Poland, many initiatives have been undertaken to organize the maritime areas, but no spatial development plan

---

\* Mgr inż., Instytut Morski w Gdańsku.

has been established yet. The article shows the determinants of spatial planning at sea, and in particular focuses on the internal sea waters of the Vistula Lagoon and the port waters of the Elbląg Port

**Keywords:** Spatial planning, Vistula Lagoon, development plans and strategy, port's water, Port Elbląg

## Wstęp

Ostatnie lata przyniosły nowy impuls dla rozwoju projektów planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich oraz wód portowych Elbląga i Zalewu Wiślanego. Poczynione działania administracji morskiej urealniają zakładane od wielu lat plany zmierzające do przygotowania pierwszych dokumentów dotyczących zagospodarowania polskich wód morskich mających charakter planów. Przygotowanie planów ma na celu zrównoważoną eksploatację przestrzeni morza i jego zasobów. Wymaga to z jednej strony współpracy wszystkich uczestników sfery planowania i zarządzania, z drugiej zaś koordynacji wielu pozornie odległych od siebie dziedzin, takich jak np. badania naukowe i szkolnictwo wyższe, ochrona środowiska, transport, kwestie społeczne, rybołówstwo czy innowacje.

W ramach nowo tworzonych projektów planów przewiduje się scalenie dotąd odseparowanych nurtów planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego oraz zapewnienie spójności wszystkich polityk sektorowych, branżowych i regionalnych. Skutkować to będzie wprowadzeniem zagadnień przestrzennych jako równoprawnych we wszystkich krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych związanych z gospodarowaniem przestrzenią morską. W tym kontekście plany zagospodarowania przestrzennego mają stać się narzędziem wielopodmiotowego i wielopoziomowego zarządzania obszarem morskim i jego zasobami. Wiąże się to z osadzeniem treści związanej z eksploatacją zasobów morza w konkretnej przestrzeni, która charakteryzuje się specyficznymi cechami, wykazuje wewnętrzne różnicowania oraz zawiera ukształtowane relacje z otaczającymi obszarami. Wielowątkowość wyzwań i kierunków rozwoju w procesie przygotowania projektów planów zagospodarowania przestrzennego wymagać będzie współdziałania z innymi podmiotami gospodarującymi w przestrzeni wód portowych i Zalewu Wiślanego, których role w działaniach rozwojowych powinny być jasno sprecyzowane.

Można przewidzieć, że tworzące się projekty planów zagospodarowania przestrzennego dla wód portowych i Zalewu Wiślanego staną się integralną częścią morskich planów zagospodarowania przestrzennego i polityki rozwoju kraju. Rolą administracji morskiej w tym procesie, jako przedstawiciela

Rządu RP, będzie tworzenie ram administracyjnych, finansowych i prawnych. Wdrażanie polityki opartej na przygotowywanych projektach planów stanie się domeną szeregu ministerstw i urzędów centralnych oraz administracji szczebla lokalnego i regionalnego.

## Uwarunkowania prawne dotyczące planowania przestrzennego Zalewu Wiślanego

Planowanie przestrzenne jest jednym z narzędzi gospodarowania przestrzenią. Przepisy prawa dotyczące gospodarowania przestrzenią obszarów lądowych, jak i morskich są rozproszone i znajdują się w niemal 50 ustawach i 250 aktach wykonawczych. Na ich podstawie sporządzane są różnorodne dokumenty planistyczne, studialne o charakterze koncepcyjnym oraz wydawane są pozwolenia i decyzje dotyczące zagospodarowania przestrzenią. Na lądzie najważniejszym dokumentem w tym zakresie jest ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>1</sup>, natomiast planowanie przestrzenne obszarów morskich regulowane jest oddzielnymi przepisami, którymi są:

- ♦ ustawa z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej<sup>2</sup>;
- ♦ rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 roku w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej<sup>3</sup>;
- ♦ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 roku ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich<sup>4</sup>.

W celu zapewnienia spójności zagospodarowania przestrzennego części lądowej i wodnej Zalewu Wiślanego oraz wód portowych portu Elbląg konieczne jest uwzględnienie w pracach nad projektem planu innych dokumentów planistycznych o charakterze regionalnym i lokalnym. Niezbędne

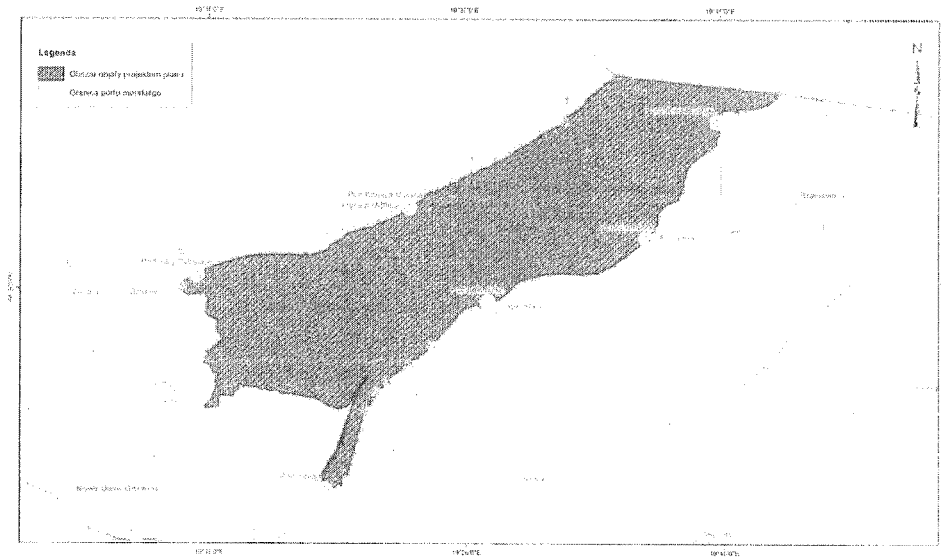
<sup>1</sup> Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz.U. 2012, poz. 647.

<sup>2</sup> Dz.U. 2013, poz. 934.

<sup>3</sup> Dz.U. 2017, poz. 1025.

<sup>4</sup> Dz.Urz. UE L 257/135.

jest uwzględnienie planów zagospodarowania przestrzennego, strategii, programów i planów rozwojowych województw zlokalizowanych na terenie oddziaływającym na obszar objęty planem jak również studiów uwarunkowań i kierunków rozwoju oraz strategii rozwoju wszystkich gmin nadzalewowych.



Rys. 1. Obszar objęty projektem planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego

Źródło: Urząd Morski w Gdyni, 2018.

## Nadmorskie obszary problemowe a nowy paradygmat polityki regionalnej Polski

Polityka regionalna Polski, obowiązująca od 2010 roku<sup>5</sup>, stawia sobie za cel strategiczny efektywne wykorzystanie specyficznych, lokalnych potencjałów i zasobów, służących osiągnięciu w regionach pożądanego rozwoju społeczno-gospodarczego, wzrostu zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym.

Oznacza to zmianę wcześniejszego podejścia i przyjęcie nowego paradygmatu polityki regionalnej. Odchodzi się w nim od modelu rozwoju regio-

<sup>5</sup> Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR) na lata 2010–2020; Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010.

nalnego opartego na zewnętrznych czynnikach wzrostu (takich jak inwestycje stymulujące rozwój czy transfery publiczne zmierzające do zmniejszenia dysproporcji w rozwoju terytorialnym) na rzecz koncepcji skoncentrowanych na pobudzaniu lokalnych szans wzrostu konkurencyjności terytorium i odblokowaniu procesów ich zdynamizowania<sup>6</sup>.

Do szczegółowych celów polityki regionalnej do 2020 roku zaliczono:

- ♦ wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów;
- ♦ budowanie spójności terytorialnej, w tym poprzez zwiększenie dostępności komunikacyjnej/transportowej wewnątrz regionów i pomiędzy regionami;
- ♦ zwiększenie sprawności systemu zarządzania polityką regionalną i efektywności interwencji publicznych, czyli stworzenie warunków do skutecznej, efektywnej i partnerskiej relacji dla działań rozwojowych, ukierunkowanych terytorialnie.

W tak sformułowanej polityce regionalnej podstawowym wyzwaniem dla subregionu<sup>7</sup> Zalewu Wiślanego jest koordynacja działań pomiędzy podmiotami publicznymi różnych szczebli na etapie planowania i realizacji polityki rozwoju regionalnego. Głównym obszarem oddziaływania polityki regionalnej staje się terytorium, a szczególny nacisk kładzie się na osiągnięcie jego spójności: przestrzennej, społecznej i gospodarczej. W praktyce rozszerza to możliwości programowania i wdrażania wypracowanych przez związki gmin strategii rozwoju, opartych na rozmieszczonych na wspólnym terytorium zasobach i wewnętrznych czynnikach rozwoju.

Oznacza to również konieczność ograniczenia sektorowego uprawiania polityki rozwoju na rzecz zintegrowanego podejścia, uwzględniającego uwarunkowania społeczne (kapitał ludzki, wzrost zatrudnienia i dochodów lokalnych społeczności), gospodarcze (struktura gospodarcza, usługi rynkowe, produkcja towarowa, infrastruktura, rozwijanie specjalizacji regionalnych) i środowiskowe – związane nie tyle z barierami, jakie stwarza ochrona środowiska, a z celowością traktowania środowiska naturalnego jako szansy na rozwój konkurencyjnych rodzajów działalności.

---

<sup>6</sup> B. Szwanowska (kier.), *Strategia aktywizacji regionów peryferyjnych w świetle zasad zrównoważonego rozwoju (na przykładzie subregionu Zalewu Wiślanego)*, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2013.

<sup>7</sup> Subregion Zalewu Wiślanego obejmuje północno-wschodnią część województwa pomorskiego i północno-zachodnią część województwa warmińsko-mazurskiego. Od strony północno-wschodniej graniczy z obwodem Kaliningradzkim.

Nowa polityka regionalna, oparta na lokalnych zasobach, stwarza lepsze warunki dla aktywizacji regionów nadmorskich. Nadmorskie położenie gmin, zasoby wód przybrzeżnych, walory środowiskowe i krajobrazowe, zlokalizowane w obszarach nadbrzeżnych oraz małe struktury portowe są właśnie owymi lokalnymi zasobami, których wykorzystanie musi stanowić podstawę formułowania i wdrażania lokalnych strategii rozwoju.

### **Oddziaływania środowiskowe w procesie tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego dla wód portowych i Zalewu Wiślanego**

Istotnym elementem w procesie przygotowania projektów planów zagospodarowania przestrzennego dla morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego i wód portowy odgrywa aspekt środowiskowy, a w szczególności prognozy oddziaływania na środowisko, które stanowią obligatoryjny element projektu planu. Wszystkie przewidywane przedsięwzięcia i planowane działania na badanym terenie muszą uwzględniać wpływ na poszczególne elementy środowiska. Wstępna charakterystyka oddziaływań (bezpośrednie, pośrednie, pierwotne, wtórne itp.) oraz możliwości oddziaływań w czasie i przestrzeni muszą zostać przeanalizowane.

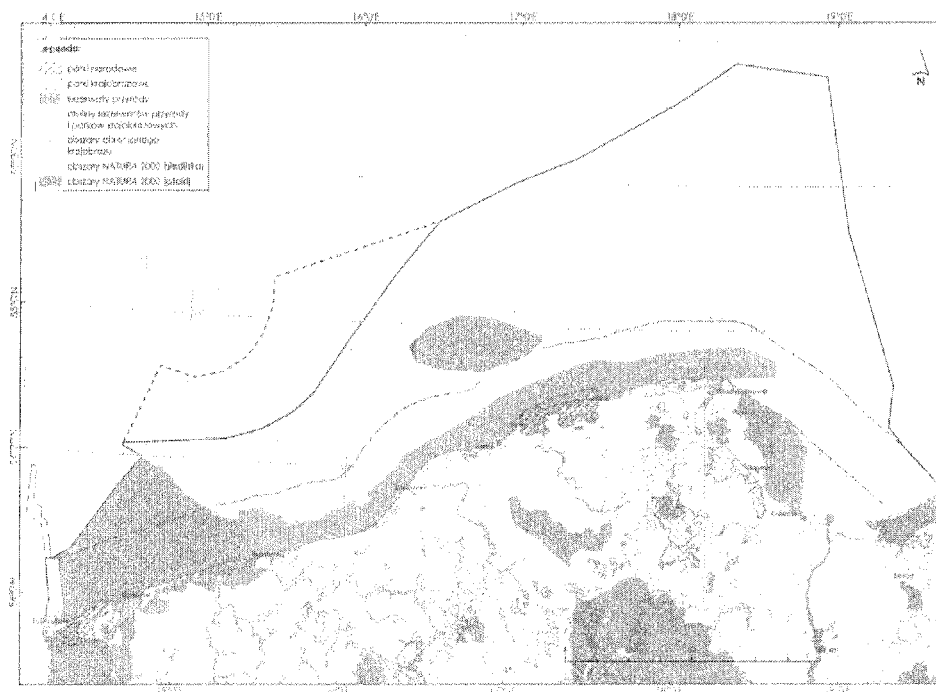
Zmiany w środowisku, jakie mogą wystąpić na obszarze Zalewu Wiślanego mogą mieć charakter:

- ♦ odwracalny, jeżeli wyeliminowanie emisji/oddziaływania powoduje szybkie przywrócenie stanu środowiska do stanu pierwotnego, bez dodatkowych ingerencji człowieka;
- ♦ naprawialny, jeżeli wyeliminowanie emisji/oddziaływania nie powoduje automatycznego uruchomienia procesów przywracania równowagi pierwotnej i konieczne są dodatkowe działania rekultywacyjne;
- ♦ nieodwracalny, jeżeli wprowadzony do środowiska czynnik/oddziaływanie powoduje całkowitą utratę pewnych walorów, względnie takie zmiany parametrów fizyko-chemicznych środowiska, które mają charakter trwały (nie ustępują samoistnie w okresie życia jednej generacji), a których wyeliminowanie nie jest możliwe lub wymagałoby poniesienia nieproporcjonalnie dużych nakładów<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> G. Sapota, *Założenia do oceny oddziaływania na środowisko drogi wodnej E-40*, Gdańsk 2015.

Należy pamiętać że obszar Zalewu Wiślanego objęty jest obszarem ochronnym NATURA 2000 o numerze PLB280010.



Rys. 2. Tereny cenne przyrodniczo na obszarze polskich wód terytorialnych oraz Zalewu Wiślanego (PLB280010).

Źródło: Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2013.

Przy tworzeniu oceny oddziaływania na środowisko w planowaniu przestrzennym należy wziąć pod uwagę następujące jego cechy:

- ♦ naturę oddziaływania: pozytywne, negatywne, bezpośrednie (bezpośredni wpływ danego czynnika związanego z realizacją inwestycji), pośrednie (mogą wystąpić z opóźnieniem lub w oddaleniu od źródła), skumulowane (oddziaływania analizowanej instalacji współdziałające z innymi oddziaływaniami). Poprzez sumowanie lub synergii mogą powodować znaczące skutki w środowisku;
- ♦ intensywność skutków oddziaływania (wysoka, średnia, niska) – określa przede wszystkim szkodliwość danego czynnika dla narażonej populacji. Intensywność skutków uwzględnia także możliwość ich odwracalności w czasie;

- ♦ odwracalność/nieodwracalność oddziaływania;
- ♦ zasięg oddziaływania/skala narażenia (lokalna, regionalna, krajowa, transgraniczna) – przestrzenny zasięg lub strefa oddziaływania, zależy od rodzaju oddziaływania, zmiany stopnia jego szkodliwości w przestrzeni;
- ♦ czas oddziaływania (w okresie realizacji, eksploatacji, likwidacja, natychmiastowe, opóźnione, szybkość zmian);
- ♦ czas trwania oddziaływania (krótkoterminowe, długoterminowe, chwilowe, ciągłe);
- ♦ prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływania – określa ryzyko wystąpienia skutków danego oddziaływania, np. wystąpienia synergii z innymi czynnikami.

Kolejnym ważnym elementem jest dokument zwany dyrektywą siedliskową. Przy ocenie potencjalnego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia planowanego na obszarze Zalewu Wiślanego na siedliska przyrodnicze należy przede wszystkim ocenić je pod kątem wymagań poszczególnych siedlisk.

Wpływ i ocena znaczenia skutków oddziaływań w środowisku może być:

- ♦ obojętny z punktu widzenia funkcjonowania danego ekosystemu oraz zamieszkujących go populacji;
- ♦ nieobojętny, ale mieszczący się w zakresie zdolności adaptacyjnych populacji roślinnych i zwierzęcych (zmiany nie powodują niepożądanego spadku bioróżnorodności oraz zasadniczego pogorszenia komfortu życia ludzi);
- ♦ nieobojętny, naruszający warunki funkcjonowania ekosystemu i populacji (spadek bioróżnorodności i pogorszenie komfortu życia), ale akceptowalny z punktu widzenia wymogów prawa, przeznaczenia danego terenu oraz analizy kosztów – korzyści uwzględniającej społeczne efekty danej działalności w porównaniu do ich kosztów środowiskowych;
- ♦ nieakceptowany z punktu widzenia wymogów prawa lub uzasadnionych interesów sąsiednich społeczności.

Warunkiem koniecznym dla akceptacji oddziaływania jako dozwolonego jest to, że poza źródłem i terenem planowanej inwestycji nie wystąpią skutki sprzeczne z prawem, nie tylko w zakresie przekroczenia wartości dopuszczalnych emisji (standardy), ale również w zakresie optymalnego wykorzystania surowców, wskaźników zrównoważonego rozwoju i wpływu na jakość życia ludzi.

Ocena powinna zawierać informację, w jakim stopniu projekt przedsięwzięcia jest zgodny z zapisami prawa oraz innymi uwarunkowaniami



związanymi z ochroną środowiska. Powinny być oceniane rodzaje i rozmiary strat środowiskowych, a także możliwości ich uniknięcia, minimalizacji i kompensacji. Proces oceny oddziaływań środowiskowych ma wyjaśniać współzależność komponentów środowiska, w tym rolę składników biotycznych. Szczególna uwaga powinna być zwrócona na obszary chronione oraz przewidziane do ochrony.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jako całość obejmuje następujące kroki:

- a. wstępna identyfikacja i ocena wszystkich rzeczywistych i potencjalnych oddziaływań, łącznie z ustaleniem na które komponenty środowiska oraz populacje przyrody ożywionej mają one wpływ i w jakiej skali;
- b. wybór znaczących oddziaływań, w celu zawężenia pól analizy;
- c. pogłębiona ocena skutków poszczególnych oddziaływań, ze szczególnym uwzględnieniem tych, które wywierają bezpośredni lub pośredni wpływ na więcej niż jeden komponent populacji;
- d. ustalenie czy oddziaływania nieobojętne i nieakceptowalne można w drodze zmian organizacyjnych, technologicznych czy materiałowo-surowcowych wyeliminować lub istotnie ograniczyć;
- e. ustalenie, czy działania zapobiegawcze lub ograniczające w odniesieniu do danego oddziaływania nie powodują wzrostu lub pojawienia się innych oddziaływań/uciążliwości, a jeżeli tak, to jaka jest ich skala i zasięg skutków środowiskowych;
- f. ustalenie optymalnego zestawienia listy parametrów dopuszczalnych oddziaływań w taki sposób, aby suma ich skutków środowiskowych była jak najniższa<sup>9</sup>.

### **Założenia do projektów planów zagospodarowania przestrzennego nadmorskich obszarów problemowych**

Podstawowym celem projektów zagospodarowania przestrzennego nadmorskich obszarów peryferyjnych powinno być uzyskanie wyższego poziomu cywilizacyjnego i zamożności ich mieszkańców. Cel ten można osiągnąć tylko przez wzrost produktywności gospodarki, który jest uwa-

---

<sup>9</sup> *Environmental and Socio-Economic Impact Assessment. Restoration of Inland Water E-40 – Interim Report*, Maritime Institute in Gdańsk, May 2015.

runkowany głęboką transformacją struktury gospodarczej danego obszaru, w wyniku której dotychczasowe gałęzie gospodarki (rolnictwo, leśnictwo, tradycyjne rybołówstwo) zostaną zastąpione przez rozbudowane usługi turystyczne, zdrowotne oraz wybrane sektory wytwórczości o wysokich technologiach (przede wszystkim związane z wykorzystaniem morza).

Z kolei w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (KPZK), która jest wykładnią strategicznego planowania przestrzennego, jako jeden z celów stawia się zapewnienie integracji w zagospodarowaniu obszaru lądu i morza. W rozwinięciu tego celu przewiduje się intensyfikację i racjonalizację wykorzystania przestrzeni morskiej, w sposób zgodny z interesem całego kraju, w ścisłym związku z zagospodarowaniem obszarów lądowych. Zakłada się, że zintegrowane planowanie przestrzenne akwatoriów i strefy brzegowej spowoduje otwarcie tych obszarów na potrzeby nowych użytkowników (produkcji energii ze źródeł odnawialnych, turystyki morskiej, wydobywania kopalin), a równocześnie przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa żeglugi (inteligentne korytarze transportowe) i wdrożenia procedur zapobiegania konfliktom środowiskowym.

Zakłada się, że zostanie zahamowany chaotyczny rozwój przestrzenny strefy brzegowej, a dobrze przygotowane strategie regionalne pozwolą na bardziej wyważone wykorzystanie jej zasobów. Jako ważny instrument realizacji tego celu wskazuje się w KPZK m.in. obowiązek opracowania krajowej strategii przestrzennej dla całego pasa gmin w obszarach nadmorskich, integrującej działania na lądzie i na morzu oraz uwzględniającej przewidywane skutki zmian klimatycznych<sup>10</sup>.

Jest to wyraźna zachęta do podejmowania w regionach nadmorskich działań zmierzających do przygotowywania i wdrażania strategii wypracowanych przez związki gmin, opartych na rozmieszczonych na wspólnym terytorium zasobach i wewnętrznych czynnikach rozwoju. Przy planowaniu i realizacji takich strategii możliwe będzie uzyskanie efektów pozytywnego sprzężenia zwrotnego, zjawiska synergii, promowania sieciowych relacji społeczno-gospodarczych na określonym terytorium.

Reasumując, podstawowe założenia projektów planów nadmorskich obszarów problemowych można sformułować następująco:

1. Zbudowanie sprawnego, wewnętrznie zintegrowanego, multimodalnego systemu transportowego, łączącego obszary nadmorskie pomiędzy

---

<sup>10</sup> Obowiązek przygotowania strategii, zgodnie z zapisami KPZK, spoczywa na ministerstwach: Rozwoju Regionalnego i Infrastruktury, czyli obecnie Ministerstwie Rozwoju i Ministerstwie Infrastruktury.

sobą oraz z otoczeniem krajowym i bałtyckim, przy wykorzystaniu morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego;

2. Poszerzenie i doskonalenie oferty rekreacyjno-turystycznej i usług zdrowotnych jako dziedzin najściślej związanych z wykorzystaniem zasobów naturalnych obszarów nadmorskich;

3. Wspieranie innowacyjnych sektorów wytwórczości, które mają korzystne warunki rozwoju na obszarach przybrzeżnych i morskich (energia odnawialna, wykorzystanie gospodarcze zasobów zalewu);

4. Zapewnienie udziału gmin nadmorskich w procesie planowania gospodarczego i przestrzennego obszarów Zalewu Wiślanego;

5. Lepsze wykorzystanie portów lokalnych do kształtowania lokalnej polityki rozwoju gmin nadmorskich;

6. Systemowe wsparcie wybranych obszarów działalności portów lokalnych (żegluga kabotażowej, zwłaszcza pasażerskiej, niektórych składników infrastruktury portowej), z wykorzystaniem środków pomocowych Unii Europejskiej.

## Podsumowanie

Przygotowanie projektów planów zagospodarowania przestrzennego dla wód portowych i Zalewu Wiślanego niewątpliwie poprawi i uporządkuje gospodarowanie ograniczonymi zasobami wewnętrznych wód morskich. Zalew Wiślany, pomimo że jest stosunkowo niewielkim obszarem planistycznym, to z uwagi na jego lokalizację (przez jego obszar przechodzi granica z Federacją Rosyjską) z punktu widzenia planowania przestrzennego jest obszarem bardzo trudnym. Sprawę komplikuje również lokalizacja Zalewu w administracyjnych granicach województwa warmińsko-mazurskiego, natomiast mająca olbrzymi wpływ na jego funkcjonowanie Mierzeja Wiślana leży w granicach województwa pomorskiego.

Z powodu opóźnień w przygotowaniu podstawy legislacyjno-administracyjnej, w tym braku odpowiednich rozporządzeń, oraz uwzględniając istniejący stan prawny, do chwili obecnej plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich oraz wód portowych Elbląga i Zalewu Wiślanego nie zostały ostatecznie opracowane i przyjęte. Dotychczas prowadzone prace planistyczne miały charakter pilotażowy i edukacyjny. Powstały dokumenty o charakterze planistycznym, które wspierają podjęcie prac nad projektami planów zagospodarowania przestrzennego. Powstało

między innymi studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, dające pewną bazę wiedzy dla powstającego planu.

W dniu 15 listopada 2013 roku Dyrektorzy Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie rozpoczęli prace mające na celu sporządzenie Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Przedmiotowy plan nie obejmował morskich wód wewnętrznych, określonych w art. 4, pkt 1, 3 i 4 (w tym Zalewu Wiślanego). Dopiero w dniu 27 marca 2018 roku Urząd Morski w Gdyni ogłosił przetarg na Opracowanie Projektów Planów Zagospodarowania Przestrzennego wraz z prognozami oddziaływania na środowisko dla wód portowych Elbląga oraz Zalewu Wiślanego. Wyznaczono czas na przygotowanie tego dokumentu wynoszący 29 miesięcy. Przewiduje się, że proces sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Zalewu Wiślanego zostanie ukończony w latach 2021–2022.

## Bibliografia

- Bańkowska B., *Delimitacja i strukturalizacja Ekoregionu Zalewu Wiślanego*, [w:] *Ekoregion Zalewu Wiślanego*, t. I, Instytut Problemów Ekorozwoju Fundacji ECOBALTIC, Gdańsk 1995.
- Informacja o sytuacji społeczno-gospodarczej kraju. Rok 2017, GUS, Warszawa, 28 stycznia 2017.
- Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 roku, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR) na lata 2010–2020. Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 roku.
- Kuliński M, Kuliński J., *Zalew Wiślany. Przewodnik dla żeglarzy*, wyd. III, Kartuzy 2010.
- Luks K., Uzasadnienie zastosowania wytycznych Komisji Europejskiej o nadrzędności interesu publicznego wobec względów ochrony środowiska w przypadku budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną (materiał dla wojewody warmińsko-mazurskiego), Elbląg 2013.
- Misztal K., Szwankowski S., *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Gdańsk 2001.
- Opracowanie podstaw procesu aktywizacji regionu elbląskiego w aspekcie transportu morsko-rzeczno, rekreacji i rybołówstwa, projekt Badawczy Zamawiany, KBN 061–01, kier. projektu: prof. dr inż. T. Jednorął.
- Palmowski T., *Kaliningrad – szansa czy zagrożenie dla Europy Bałtyckiej?* Monografia społeczno-gospodarcza, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2013.
- Porty lokalne w strategii aktywizacji peryferyjnych regionów nadmorskich*, K. Luks (kier.), Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego w Gdańsku, Gdańsk 2010.
- Program Wieloletni „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Prognoza oddziaływania na środowisko, Biuro Projektów i Wdrożeń Proekologicznych PROEKO, 2012.
- Statystyczne Vademecum Samorządowca. Gmina miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański; Gmina wiejska Stegna, Gmina wiejska Sztutowo, Gmina miejska Krynica Morska, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2012.

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną”, faza wstępna, oprac. M. Ebel – biegły z listy MŚZNiL w zakresie prognoz i ocen oddziaływania na środowisko nr 0363 i 0362, październik 2006; <http://strategia2025.warmia.mazury.pl/>
- Tyszecki A. z zesp., Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, Eko-Konsult, Gdańsk 2009.
- Uchwała nr 276/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 roku w sprawie ustanowienia Pro-gramu Wieloletniego na lata 2008–2013 pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.
- Zalew Wiślany jako przestrzeń zwornikowa tras wodnych E-60 i E-70, B. Szwankowska (kier.), WW IM nr 6745, Gdańsk 2012.

