Załącznik nr 2.

Zestawienie uwag i odpowiedzi na uwagi do Prognozy oddziaływania na środowisko dla Polityki morskiej Rzeczpospolitej Polskiej do roku 2020

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
I	**Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi**		
1.	1. Strona 5 Wstępu. W akapicie: „Celem strategicznym polityki morskiej państwa jest osiągnięcie pozycji kraju morskiego efektywnie wykorzystującego swój potencjał, poprzez rozwój portów morskich i podniesienie konkurencyjności transportu morskiego" – dopisać: *„oraz ochronę żywych i naturalnych zasobów mórz i oceanów poprzez ich racjonalne oraz zrównoważone wykorzystanie".*	Strona 5, wskazany akapit	Wskazane sformułowanie zostało zaczerpnięte z *Projektu Polityki morskiej*. Ewentualne uzupełnienie wymaga zmiany treści *Projektu Polityki morskiej*, a nie *Prognozy*.
2.	2. Strona 10. Kierunek 8. Wykreślić „Stworzenie warunków dla budowy farm wiatrowych na morzu". Treść tego zapisu mieści się w następnym zapisie: „Wprowadzenie programów innowacyjnych wykorzystujących energię za źródeł odnawialnych na morzu, tj. wiatru, prądów morskich i falowania"	Strona 10	Wskazane sformułowanie zostało zaczerpnięte z *Projektu Polityki morskiej*. Ewentualne uzupełnienie wymaga zmiany treści *Projektu Polityki morskiej*, a nie *Prognozy*.
3.	3. Strona 10 i 11. Kierunek 9. Cel: Podniesienie świadomości morskiej wśród społeczeństwa. Enigmatyczne stwierdzenie w działaniach: **Promocja wydarzeń morskich w kraju i zagranicą** – sprowadza się praktycznie tylko do informacji o Dniach Morza w Polsce, Światowym dniu Morza oraz targów morskich. Działanie powinno charakteryzować się ciągłością w ciągu roku. Przykładowa propozycja: **„Popularyzacja i promocja spraw morza w społeczeństwie, w szczególności wśród młodzieży poprzez zaangażowanie takich organizacji jak np. Liga Morska, związki harcerskie, ośrodki akademickie oraz środki masowego przekazu".**	Strony 10 i 11	Wskazane sformułowanie zostało zaczerpnięte z *Projektu Polityki morskiej*. Ewentualne uzupełnienie wymaga zmiany treści *Projektu Polityki morskiej*, a nie *Prognozy*.
4.	4. Strona 11. W akapicie: „Wśród wymienionych kierunków, *Projekt Polityki Morskiej* za mające znaczenie priorytetowe, uważa:" - brak jest zapisu o rybołówstwie np. ▪ **zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego.** **W związku z powyższym, również w dokumencie Projekt Polityki morskiej RP do roku 2020 na str. 15 proponujemy dodanie kierunku Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego do kierunków rozwoju polityki morskiej o priorytetowym znaczeniu.**	Strona 11, wskazany akapit	Wskazane sformułowanie zostało zaczerpnięte z *Projektu Polityki morskiej*. Ewentualne uzupełnienie wymaga zmiany treści *Projektu Polityki morskiej*, a nie *Prognozy*.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
5.	**5.** Strona 29. Tabela 2.1., Lp. 4 Rybołówstwo, w kolumnie Definicja ostatnie zdanie powinno brzmieć: **„Rybołówstwo dzieli się na śródlądowe, przybrzeżne i pełnomorskie”.**	Strona 29, tabela 2.1	Uwaga została uwzględniona. Definicje w Tabeli 2.1 zostały zmodyfikowane z uwagi na nowe źródła cytowania.
6.	**6.** Strona 138. Tabela 6.9., pkt 6 Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego. Niezrozumiałe (wprowadzające w błąd) zapisy w kolumnie trzeciej (Potencjalne, bezpośrednie zmiany stanu środowiska na skutek realizacji działań zapisanych w *Projekcie Polityki Morskiej*). Dla działania: - Modernizacja i dostosowanie floty rybackiej do dostępnych żywych zasobów Morza Bałtyckiego (D54) – zmianą stanu środowiska na skutek realizacji działania będzie zachowanie zasobów ryb na bezpiecznym poziomie; - Poprawa środków kontroli i zarządzania zasobami rybnymi i ich efektywne wdrażanie (D55) - zmianą stanu środowiska na skutek realizacji działania będzie poprawa stanu zasobów rybnych; - Zapewnienie racjonalnej i odpowiedzialnej eksploatacji na poziomie gwarantującym zysk, przy jednoczesnym zwróceniu uwagi na oddziaływanie na morski ekosystem oraz potrzeby producentów i konsumentów (D56) - zmianą stanu środowiska na skutek realizacji działania będzie zachowanie/poprawa stanu zasobów rybnych; - Utrzymanie opłacalności pod względem gospodarczym i społecznym polskiego sektora rybołówstwa (D57) – brak bezpośredniego wpływu na stan środowiska; - Kontynuacja rozwoju systemu kontroli pozwalającego skutecznie przeciwdziałać nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom (D59) - zmianą stanu środowiska na skutek realizacji działania będzie poprawa stanu zasobów rybnych; - Wspieranie badań nad rybołówstwem i akwakulturą (D60) - zmianą stanu środowiska na skutek realizacji działania będzie poprawa stanu zasobów rybnych.	Strona 138, tabela 6.9, pkt. 6	Uwaga została uwzględniona. Tabela 6.9 została poprawiona: kolumny 2 i 3 połączono, zrezygnowano z oceny wpływu na środowisko w przypadku wprowadzenia działań, zmieniono zapisy.
7.	**7.** Strona 153. Tabela 9.1. Pozycja: Zachowanie i racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych. W kolumnie 2-ej dopisać **„Ustawę o rybołówstwie”.**	Strona 153, tabela 9.1	Uwaga została uwzględniona.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
8.	8. Strona 193 – proponujemy, aby takt: *„Posadowienie morskich farm wiatrowych może wpływać na zasoby ryb, stwarzając nowe siedlisko preferowane przez niektóre gatunki ryb, jednak nie powinno mieć wpływu na powstanie miejsc o zwiększonej presji rybackiej. Rybołówstwo w polskich obszarach morskich koncentruje się w kilku obszarach, które nie pokrywają się z rejonami wskazanymi jako potencjalne lokalizacje MFW. Rejonem największej koncentracji rybołówstwa jest Zatoka Gdańska, w obrębie której nie ma planowanych lokalizacji dla MFW. Odniesieni się do wpływu wyłączenia obszarów połowowych na siedliska i gatunki chronione w związku z rozwojem transportu żeglugowego nie jest możliwe bez konkretnego wskazania rejonów polskich obszarów morskich, których miało by to dotyczyć. przez co mogą powstać nowe miejsca o wzmożonej presji rybołówstwa. Jednak dokładną analizę tego zagadnienia może rozstrzygnąć ocena oddziaływania na środowisko konkretnej inwestycji planowanej do realizacji”.* - zastąpić taktem: „Posadowienie morskich farm wiatrowych może wpływać na zasoby ryb, stwarzając nowe siedlisko preferowane przez niektóre gatunki ryb, jednak przy braku wystarczającego uwzględnienia wpływu energetyki wiatrowej na rybołówstwo, może ono negatywnie wpłynąć na tę gałąź gospodarki. Bardzo duża prognozowana ilość i lokalizacja obiektów w razie uzyskania stosownych pozwoleń przyczyni się do wyłączenia z gospodarki połowowej znacznych obszarów morza, utrudniając dostęp m.in. do bardzo wydajnych łowisk dorszowych, znajdujących się na stokach tzw. Rynny Słupskiej”.	Strona 193	Uwaga została częściowo uwzględniona. Zmodyfikowano wskazany akapit.
II	**Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska**		
9.	*portami.* Niemniej w dalszym ciągu w rozdziale dominują analizy związane z emisją zanieczyszczeń do atmosfery oraz warunkami życia ludzi (zwiększenie liczby miejsc pracy itp.), a kwestie presji na siedliska i gatunki traktowane są marginalnie. Wprawdzie ocenę wpływu poszczególnych działań na środowisko przyrodnicze uzupełniono, dodając w kilku miejscach po jednym zdaniu lub krótkim akapicie czy korygując brzmienie niektórych stwierdzeń, jednak w większości ograniczono się do stwierdzeń, że dane działanie będzie miało pozytywny lub negatywny wpływ na środowisko czy obszary Natura 2000, lub też takiego wpływu się nie przewiduje. Jak wskazano w poprzedniej opinii „każda z ocen cząstkowych powinna być uzasadniona”, tymczasem w dalszym ciągu brak jest informacji na czym dane oddziaływanie będzie polegało i jakimi argumentami i przesłankami kierowano się oceniając oddziaływanie danego kierunku.	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. W rozdziale 10. stworzono tabelę z opisem oddziaływań działań wskazanych w *Projekcie Polityki morskiej* na poszczególne komponenty środowiska.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
10.	Ponadto, w tym rozdziale, ponownie pojawiają się sprzeczne informacje odnośnie oddziaływania poszczególnych działań na środowisko przyrodnicze. Przykładowo najpierw ocenia się, że dane działanie (np. D5, D12) będzie miało pozytywny wpływ na różne komponenty środowiska po czym w kolejnych akapitach wymienia się powyższe działanie wśród działań, które będą miały negatywne oddziaływanie na elementy środowiska przyrodniczego, w tym przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Nadal aktualna jest także uwaga dotycząca oceny działania D41.	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. Rozdział 10 został poprawiony tak by wskazane potencjalne oddziaływania poszczególnych działań, wzajemnie się nie wykluczały. Działanie D41 zostało usunięte z rozdziału dotyczącego oddziaływań skumulowanych, ponieważ w rozdziale 10 nie wskazano by jego realizacja mogła powodować znaczące oddziaływania na środowisko.
11.	Za niepoprawne należy uznać ograniczenie analizy oddziaływań skumulowanych, na uzupełnienie której wskazywano w poprzedniej opinii. W przekazanej prognozie stwierdzono: „*Analizy oddziaływań skumulowanych zostały przeanalizowane wyłącznie na poziomie działań zapisanych w Projekcie Polityki morskiej. Ich wzajemne oddziaływania z zapisami dokumentów strategicznych obejmujących swoim zakresem obszar, na którym realizowane będą działania wynikające z Projektu Polityki morskiej oraz działań istotnych przedsięwzięć infrastrukturalnych (realizowanych i planowanych) zostały pominięte*". Należy wskazać, że w praktyce ocen oddziaływania na środowisko przez oddziaływania skumulowane rozumie się zmiany środowiska (jego poszczególnych elementów) wywołane wpływem danego rodzaju działalności, w połączeniu z innymi przeszłymi, obecnymi lub realnymi przyszłymi działaniami. Celem analizy oddziaływań skumulowanych jest oszacowanie skali działań, które można przeprowadzić na danym obszarze tak by nie naruszać równowagi biocenotycznej. Istotnym źródłem informacji podczas analizy oddziaływań skumulowanych są prognozy oddziaływania na środowisko innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania - konieczność uwzględniania informacji w nich zawartych wynika wprost z art. 52 ust. 2 *ustawy ooś.*	Uwaga ogólna	Uwaga jest zasadna jednak ogólna konstrukcja, powiązanych z *Projektem polityki morski*ej, strategicznych dokumentów krajowych, wyklucza jej uwzględnienie. Wskazane w dokumencie *Prognozy,* krajowe dokumenty strategiczne i ich prognozy (jeśli zostały opracowane), zawierają opisy działań na wysokim poziomie ogólności. Nie wyszczególniają one zapisów działań tak szczegółowo jak ma to miejsce w *Projekcie polityki morskiej.* Nieprzystający sposób skomplikowania dokumentów nie pozwala zatem na zestawienie oddziaływań działań i oceny ich efektu skumulowanego. Niemożliwe jest „oszacowanie skali działań, które można przeprowadzić na danym obszarze tak by nie naruszać równowagi biocenotycznej". Tego typu analiza powinna zostać wykonana dopiero na etapie realizacji zapisów dokumentów, dla obszarów gdzie będą one wdrażane.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
12.	Zastrzeżenia budzi nieuwzględnienie zalecenia wskazanego w piśmie z dnia 20 kwietnia 2012 r. uzgadniającym zakres prognozy oraz w opinii z dnia 12 kwietnia 2013 r. - podania szacunków dotyczących natężenia turystyki na obszarach nadmorskich, presji turystyki na środowisko i prognoz ewentualnego zwiększenia ruchu turystycznego. Powyższe uzasadniono faktem, iż *„oszacowanie wpływu na środowisko natężenia turystyki w obszarach nadmorskich jest niezwykle trudne z uwagi na brak szczegółowych danych”*, a *„decyzje o wyłączaniu pewnych obszarów z użytkowania z uwagi na występowanie cennych gatunków i siedlisk powinny się znaleźć w projektowanych planach ochrony obszarów Natura 2000”*. Z uwagi na fakt, że turystyka w sposób istotny przyczynia się do degradacji wybrzeża i środowiska Bałtyku, niezbędne wydaje się podjęcie próby przeanalizowania w prognozie oddziaływania na środowisko wpływu wzrostu natężenia turystyki na środowisko obszarów nadmorskich, wykonanie wstępnej analizy już istniejącej presji, a także ocenienie możliwości wyłączenia pewnych odcinków plaż z ruchu turystycznego. Dane mogące posłużyć do tego rodzaju analizy można pozyskać m.in. od jednostek samorządu terytorialnego. Istnieją też aktualne, ogólnodostępne publikacje zawierające próby oceny wpływu turystyki i przemysłu rekreacyjnego na wartości naturalne przybrzeżnego ekosystemu morskiego. Oczekiwanie przedstawienia wskazanych analiz wydaje się również uzasadnione wobec ujęcia w projekcie Polityki i uwzględnionego w prognozie działania D50 *Wyznaczenie na morzu obszarów do bezpiecznego nurkowania w miejscu i pobliżu zatopionych jednostek pływających (nurkowanie wrakowe)*, które stanowi jedną z gałęzi turystyki. Ponadto, na str. 193 wskazano jako źródło zarobkowania w rejonach przybrzeżnych „turystykę wędkarską”. Niestety, w przedłożonej prognozie, nie odniesiono się w ogóle do wskazanej we wcześniejszej opinii propozycji analizy możliwości rozwoju turystyki przyrodniczej.	Uwaga ogólna	Oczekiwanie przedstawienia analiz istniejącej presji oraz wpływu wzrostu natężenia turystyki wrakowej na środowisko wydaje się uzasadnione, ale zdaniem Autorów *Prognozy* niemożliwe do wykonania w stopniu bardziej szczegółowym niż ocena oddziaływania dokonana już w dokumencie. Z uwagi na ogólny charakter zapisów *Projektu Polityki morskiej*, również analiza w Prognozie została wykonana na wysokim poziomie ogólności. Nie istnieją szczegółowe dane natężenia turystyki wrakowej, ani turystyki wędkarskiej. W przypadku turystyki wrakowej jedynie Urząd Morski w Gdyni prowadził rejestr płetwonurkowań na wrakach za lata 2005-2007. Również turystyka przyrodnicza nie została dotychczas scharakteryzowana pod kątem wielkości tego zjawiska.
13.	Pragnę również wskazać na konieczność uporządkowania informacji przedstawionych w uzupełnionej i zmienionej Tabeli 6.9. *Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji zapisów Projektu Polityki morskiej*. W szczególności należy skupić się na adekwatności informacji dotyczących poszczególnych działań przedstawionych w ostatniej kolumnie do jej tytułu. Zwracam też uwagę na nieprecyzyjną treść zmienionego akapitu na str. 217, w którym przytacza się art. 34 ustawy *o ochronie przyrody* – przywołany przepis ma zastosowanie tylko w sytuacji znaczącego negatywnego wpływu na obszary Natura 2000, nie zaś „na środowisko”.	Tabela 6.9	Uwaga została uwzględniona. Tabela 6.9 została poprawiona. Połączono kolumny 2 i 3 oraz zrezygnowano z oceny wpływu na środowisko w przypadku wprowadzenia działań ponieważ nie było to przedmiotem rozważań rozdziału. W odpowiedzi na uwagi dotyczące treści tabeli, zmodyfikowano wskazania potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku realizacji zapisów *Projektu polityki morskiej*.
14.	We fragmencie oceniającym wpływ działania D54 *Modernizacja i dostosowanie floty rybackiej do dostępnych żywych zasobów Morza Bałtyckiego*, słusznie dodano rekomendację odnośnie wdrażania wykorzystania i ulepszania narzędzi połowowych, które minimalizują ryzyko przyłowu ptaków i ssaków morskich oraz gatunków ryb, nie stanowiących zainteresowania ze strony rybołówstwa. Wskazane jest aby tę propozycje umieścić także w rozdziale 13 *Rekomendacje do Projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*.		Uwaga została uwzględniona. Dopisano rekomendację w rozdziale 13.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
15.	Ponadto pozytywnie należy ocenić część zmian wprowadzonych w treści rozdziału 11 dotyczącego środków minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko zapisów Polityki. Słusznie włączono do propozycji takich rozwiązań realizację działań w zgodzie z zapisami planów ochrony obszarów Natura 2000 oraz w rejonach gdzie będą w najmniejszym stopniu oddziaływały na gatunki roślin, zwierząt i ich siedlisk oraz siedliska przyrodniczych, jak również stosowanie narzędzi połowowych minimalizujących ryzyko przyłowu. Są to bardzo ogólne zapisy, niemniej jednak z uwagi na ogólny charakter Polityki wydają się być adekwatne.		
16.	Jednocześnie, zwracam uwagę, iż należy dostosować streszczenie w języku nietechnicznym do aktualnej wersji prognozy oddziaływania na środowisko.	Uwaga ogólna	Dostosowano streszczenie w języku niespecjalistycznym do aktualnej wersji *Prognozy.*
III	**Główny Inspektor Sanitarny**		
17.	uprzejmie informuję, iż nie wnoszę uwag.		
IV	**Urząd Morski w Gdyni**		
18.	Nie wydaje się słusznym zalecenie, aby ochrona przyrody była jednym z kierunków priorytetowych Polityki morskiej. Propozycja autorów prognozy jest zrozumiała ze względu na charakter tego opracowania. Jest jednak zbyt wąska i w praktyce może skutkować postawieniem kwestii ochrony przyrody nawet jako „super-priorytetu".	Uwaga ogólna	Uwaga nie została uwzględniona. Degradacja środowiska przyrodniczego Bałtyku, która nastąpiła w drugiej połowie XX wieku, wymaga podjęcia zdecydowanych kroków, w celu poprawy jego stanu ekologicznego. Ma to szczególne znaczenie zwłaszcza teraz, w okresie wzrostu presji na wykorzystanie obszarów morskich i ich zasobów. Wskazanie ochrony przyrody jako kierunku priorytetowego, nie wyklucza możliwości podejmowania inicjatyw gospodarczych w obszarach morskich. Implikacją tego kroku będzie prowadzenie działalności w jak najmniejszym stopniu oddziałującym na ich środowisko przyrodnicze.
19.	Natomiast warto dodać kierunek priorytetowy ***zrównoważone wykorzystanie przestrzeni morskiej.*** Kierunek ten zawiera w sobie m.in.: zachowanie ładu przestrzennego w polskich obszarach morskich i na styku lądu i morza, poprawne wykorzystanie wszystkich szans rozwojowych (obecnych i przyszłych) oferowanych przez obszary morskie, zapewnienie bezpieczeństwa na styku ląd-morze, a także ochronę przyrody (w ramach pojęcia „***zrównoważonego*** wykorzystania"). Proponowany kierunek umożliwia nawiązanie do nowoczesnego zintegrowanego podejścia do zarządzania i wykorzystania obszarów morskich, m.in. w duchu unijnej zintegrowanej polityki morskiej. Wprowadzenie tego kierunku priorytetowego jednocześnie umożliwia logiczne spełnienie pozostałych generalnych uwag zawartych w rozdz. 13 prognozy, w tym zmianę dotychczasowego raczej tradycyjnego branżowego układu.	Uwaga ogólna	Nie dotyczy treści *Prognozy.* Kwestia branżowego charakteru *Projektu Polityki morskiej* została zasygnalizowana w rozdziale 13. *Prognozy.*
20.	▪ Zrównoważone wykorzystanie zasobów mineralnych mórz i oceanów		Uwaga pierwsza jest częściowo słuszna. Na jej podstawie zmieniono Tabelę 13.1 *Rekomendacje dla wybranych kierunków rozwoju polskiej polityki morskiej*. Szczegółowe rekomendacje dotyczące zagadnień redakcyjnych zostały

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	○ Rekomendacje wydają się zbyt szczegółowe w stosunku do poziomu generalizacji właściwego dla „Polityki...". Tego typu zapisy/rozwinięcia generalnych idei powinny być zawarte w Programie działań wynikającym z przyjętej polityki. ○ Pominięto ważne sprawy uregulowania spornej granicy między Wyłącznymi Strefami Ekonomicznymi Polski i Danii, ustanowienia strefy przyległej, procedur wyznaczania linii podstawowej morza terytorialnego co ma istotny wpływ na zarządzanie, kompetencje, status prawny i bezpieczeństwo w obszarach morskich. Ta uwaga w jednakowej mierze mogłaby być wpisana do kierunku „Usprawnienie zarządzania morskiego" jak też kierunku „Poprawa bezpieczeństwa i ochrona żeglugi".		wyodrębnione gdyż one tworzą wrażenie zbyt detalicznego podejścia a przecież są to tylko uwagi dotyczące redakcji tekstu dokumentu a nie działań jakie trzeba podjąć. Uwaga druga jest słuszna ale nie dotyczy SEA tylko *Projektu Polityki morskiej*. Z punktu widzenia ekologii brak linii podstawowej nie ma istotnego znaczenia (farmy wiatrowe mogą powstać kilka centymetrów bliżej brzegu. Brak ustalenia granicy morskiej z Danią może być korzystny dla środowiska morskiego bo zmniejszy skale jego gospodarczej eksploatacji. Jedynie strefa przyległa ma znaczenie bo wspomoże ochronę dziedzictwa kulturowego, gdyż pozwala na egzekwowanie w niej przepisów krajowych.
21.	• Usprawnienie zarządzania morskiego ○ Rekomendacje wydają się zbyt szczegółowe w stosunku do poziomu generalizacji właściwego dla „Polityki...". Tego typu zapisy/rozwinięcia generalnych idei powinny być zawarte w Programie działań wynikającym z przyjętej polityki. ○ Autorzy prognozy jednocześnie ***nie zwrócili uwagi na niepełną definicję zadań administracji morskiej***, zawartą w drugim zdaniu drugiego akapitu rozdz. 10 Polityki morskiej RP. Proponuje się następujące nowe brzmienie tego zdania: ***Jej zadaniem jest sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi i życia na morzu, zapobieganie degradacji środowiska morskiego, kompleksowe zarządzanie polskimi obszarami morskimi, w tym planowanie przestrzenne i zapewnienie racjonalnego wykorzystania tych obszarów i strefy przybrzeżnej oraz ochrona brzegów morskich przed niszczącym działaniem żywiołu morskiego***. ○ Dziwi brak komentarza/korekty działania D85 „Wprowadzenie ZZOP". Działanie powinno nazywać się „Kontynuacja wprowadzania ZZOP". Kolejne instytucjonalne, prawne i zwyczajowe elementy ZZOP są wprowadzane w Polsce przynajmniej od roku 1991 (od przyjęcia przez Sejm ustawy o obszarach morskich).		Uwaga pierwsza jest częściowo słuszna. Na jej podstawie zmieniono Tabelę 13.1 *Rekomendacje dla wybranych kierunków rozwoju polskiej polityki morskiej*. Szczegółowe rekomendacje dotyczące zagadnień redakcyjnych zostały wyodrębnione gdyż tworzą one wrażenie zbyt detalicznego podejścia a przecież są to tylko uwagi dotyczące redakcji tekstu dokumentu, a nie działań jakie trzeba podjąć. Uwagę drugą odrzucono, ponieważ dotyczy ona *Projektu Polityki morskiej*, a nie do SEA. Uwagę trzecią uwzględniono. Skorygowano zapis rekomendacji.
V	**Urząd Morski w Szczecinie**		
22.	**opiniuję pozytywnie przedłożony ponownie projekt dokumentu.**		
VI	**Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy**		
23.	Przynajmniej w kontekście portów morskich niniejsze opracowanie wskazuje dość jednoznacznie, że najlepiej dla środowisko, a na pewno najbezpieczniej, byłoby porty pozamykać.	Uwaga ogólna	Uwaga nie została uwzględniona. Rozwój portów (tak jak każdy rozwój) powoduje wzrost oddziaływania na środowisko, jednak sformułowane zostały również narzędzia ograniczające negatywne oddziaływania.
24.	Zamieszczone tu stwierdzenie, że rozwój ruchu pasażerskiego nie będzie oddziaływał na środowisko naturalne, zwłaszcza w kontekście wskazanych w akapitach wcześniejszych również na tej stronie zagrożeń jakie niosą ze sobą silniki statków, wydaje się mocno	Rozdział 10.1 Strona 173 Akapit 4 od góry	Uwaga nie została uwzględniona. Działanie D2 dotyczy rozwoju oferty usługowej w portach, m.in. poprzez zwiększenie ruchu pasażerskiego ale tego

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	przesadzone, ponieważ statek pasażerski również generuje zanieczyszczenia poruszając się na silnikach.		dotyczy działanie D4. W analizie oddziaływania tego działania odniesiono się do wzrostu emisji zanieczyszczeń do atmosfery.
25.	Należy skorygować liczbę statków przebywających w głównych portach polskich - nie 550 dziennie, tylko 55. Mam nadzieję, że to błąd w druku, który umknął korekcie. Dane za rok 2012 podają, że do polskich portów (wszystkich, a nie głównych) zawinęło 18429 statków, czyli 51 dziennie. Konkretnie: 7183 niespecjalistyczne drobnicowce, 5616 statków pasażerskich, 1495 statków do przewozu ładunków masowych ciekłych i 1847 statków do przewozu ładunków masowych suchych. Pozostałe 2288 jednostek raczej ładunków nie przewoziły. Oczywiście zatruwały środowisko tak jak te z ładunkiem.	Rozdział 10.1 Strona 173 Akapit 2 od góry	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
VII	**DCT Gdańsk S.A.**		
26.	Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Polityki morskiej RP jest dokumentem teoretycznym – tzn. przy przygotowywaniu prognozy nie zostały wykonane żadne badania czy monitoring. Dokument w większości skupia się na opisie stanu zastanego. Przewidywania oddziaływań są wykonane metodą ekspercką bez podania uzasadnień dla przedstawionych w dokumencie opinii, przez co nie ma możliwości polemiki z poszczególnymi ocenami autorów, nie wiadomo też dokładnie jakie czynniki były przez nich brane pod uwagę.	Uwaga ogólna	To komentarz. Zakres przygotowania *Prognozy* nie obejmował wykonania badań. Natomiast monitoring, z definicji, nie był brany pod uwagę.
27.	Opisano porty w Gdyni i w Gdańsku w sposób nieobiektywny, nacechowany sformułowaniami ocennymi, nieprzystającymi do charakteru opracowania.	Uwaga ogólna	Autorzy *Prognozy* nie zgadzają się z uwagą, że porty w Gdyni i Gdańsku opisano w sposób, który uznać można za „nacechowany sformułowaniami ocennymi, nieprzystającymi do charakteru opracowania”.
28.	W części „żegluga” znajdują się opisy, których wydźwięk jest negatywny dla Gdańska i zawiera subiektywne odczucia autora.	Uwaga ogólna	Autorzy *Prognozy* nie zgadzają się z tym zarzutem. Z uwagi na charakter dokumentu, w trakcie jego tworzenia w dużej mierze oparto się na ocenie eksperckiej, która z zasady jest oceną subiektywną. Nieprawdą jest jednak, by jakakolwiek część opracowania miała wydźwięk pejoratywny.
29.	Wszystkie możliwe dalsze rozwiązania zostały przerzucone na przyszłych wykonawców poszczególnych projektów czy działań, co może utrudnić prawidłową realizację celów wynikających z polityki morskiej RP.	Uwaga ogólna	Na chwilę obecną nie sposób zaproponować rozwiązań mających na celu minimalizację negatywnego wpływu realizacji działań zapisanych w *Projekcie Polityki morskiej*. Wynika to z bardzo ogólnego charakteru ich zapisów. Opracowanie rozwiązań minimalizujących negatywne efekty ich wdrażania, powinno zostać wykonane na etapie realizacji w odniesieniu do określonego obszaru zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
30.	Raport wskazuje wiele działań związanych z polityką morską RP, które mogą spowodować oddziaływania transgraniczne. Jako jedno z tych działań jest wymienione rozbudowa portów morskich i zwiększenie ruchu statków. Może to oznaczać, że powołując się na te stwierdzenia	Uwaga ogólna	Uwaga nie została uwzględniona. Określenie możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko w ocenie oddziaływania na środowisko wynika z obowiązujących

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	RDOŚ będzie żądał od inwestorów analizy oddziaływani transgranicznego, co w znacznym stopniu wpłynie na spowolnienie realizacji celów obranych w polityce morskiej RP.		przepisów prawa (Art. 65 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2008 nr 199 poz. 1227 z późn. zmian.)
31.	Opisano porty w Gdyni i w Gdańsku w sposób nieobiektywny. Wydźwięk jest dość negatywny dla Gdańska, Gdynia jest opisana jako lider obsługi pasażerskiej, uwypuklono terminal BCT „wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe". Nie umniejszając roli BCT, jako jednego z najważniejszych terminali kontenerowych w Polsce, pragniemy wskazać, iż zdecydowanie najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe są w posiadaniu lidera przeładunków terminalowych w Polsce terminalu DCT Gdańsk (wszystkie wyprodukowane po 2007 r.). Pomimo że DCT jest terminalem kontenerowym o największym wolumenie przeładunku w Polsce, jego rola została w opisie autora zmarginalizowana. Dodatkowo w punkcie tym użyto statystyk przeładunkowych z 2010 roku, które są zupełnie nieadekwatne do obecnej sytuacji rynkowej. O dezaktualizacji podanych wartości może świadczyć chociaż różnica w podanym przeładunku kontenerów w Porcie Gdańsk, w 2010 roku było to ok 500 tyś TEU, natomiast w 2012 było to już ok 930 tyś TEU – Gdańsk stał się zdecydowanym liderem na rynku i przeładunek towarów Gdańsku przewyższył znacznie sumę przeładowanych kontenerów w obu terminalach kontenerowych w Gdyni razem wziętych. Dane, na które powołuje się prognoza oddziaływania na środowisko mocno wypaczają aktualną sytuację na tak szybko zmieniającym się rynku przeładunków kontenerowych w Polsce. Taki dokument powinien opierać się na aktualnej sytuacji rynkowej i powoływać się na najbardziej aktualne z możliwych danych, tj. co najmniej na dotyczące przeładunków z 2012 r.	Punkt 6.1.6 str. 104	Dokument został sporządzony w 2012 r. i nie mógł ze zrozumiałych względów zawierać danych za rok2012 i nie zawsze były dostępne dane za rok 2011. Z uwagi na brak dostępnych danych skorygowano tekst w niewielkim zakresie.
32.	W części „żegluga" znajdują się opisy takie jak „w porcie Gdańsk zanotowano jedynie 373 zawinięcia zaś w Gdyni 731" czy „Co więcej w porcie Gdańsk przeciętnie na jedno zawinięcie wycieczkowca przypadało zaledwie 718 pasażerów". Wydźwięk przytoczonych opisów jest negatywny dla Gdańska poprzez zawarte w opisie subiektywne odczucia autora. Proponujemy zmianę zapisów na bardziej obiektywne, nie zawierające subiektywnych odczuć eksperta.	Punkt 6.1.6 str. 107	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
33.	Wyniki zostały przedstawione w tabeli i nazwane zostały „dokładną analizą", jednakże nie znaleźliśmy nigdzie sposobu dochodzenia do poszczególnych stwierdzeń czy prognoz. Wydaje się to być niedopuszczalne. Analiza wykonana została powierzchownie i fragmentarycznie, z pominięciem analizy skutków całościowych. Punktowane są praktycznie tylko skutki negatywne dla środowiska morskiego, a nie podkreśla się skutków pozytywnych dla całego środowiska.	Punkt 6.2	Charakter *Projektu Polityki morskiej*, a zatem i *Prognozy* wyklucza możliwość wykonania szczegółowych analiz.
34.	Analiza wydaje się być powadzona z założeniem, że jeżeli nie będzie wdrażane dane działanie to nic się innego dziać w gospodarce i przemyśle nie będzie. Wydaje się to błędnym założeniem, ponieważ zablokowanie rozwoju gospodarki morskiej nie spowoduje zatrzymania całej gospodarki, a raczej zmianę sposobu pracy i mniej efektywne wykorzystywanie zasobów	Punkt 6.2	Uwaga nie została uwzględniona. Z tekstu *Prognozy* nie wynika taka konkluzja. Oddziaływania realizacji działań zapisanych w *Projekcie Polityki morskiej* zostały opisane w rozdziale 10.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	naturalnych czy pozycji geograficznej Polski. W efekcie może to doprowadzić do eksploatacji środowiska w stopniu większym niż w przypadku realizacji działań opisanych w polityce. Brakuje podania uzasadnień ze strony autorów raportu dotyczących oddziaływania poszczególnych działań na środowisko.		
35.	Opisano działanie „modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej" jako powodujące negatywne oddziaływanie poprzez zwiększenie zanieczyszczeń w trakcie przeładunków. Nie możemy sie z tym zgodzić, ponieważ modernizując obecnie działające porty i inwestując w nową infrastrukturę (choćby tą zasilaną energia elektryczną zamiast paliwem) osiągniemy poprawę stanu środowiska i zmniejszenie zanieczyszczeń w trakcie przeładunków. Brak dokładnej analizy i podania przyczyn negatywnego oddziaływania na środowisko zarówno przy tym konkretnym działaniu, jak i przy kazdym następnym. Zaskakuje także stwierdzenie, że modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej stanowi tak drastyczne obciążenie środowiskowe (nieadekwatne do rzeczywistego stopnia ingerencji), a jednocześnie jest wspierane w Polityce morskiej RP, jako jedno z głównych działań ukierunkowanych na rozwój polskich portów morskich.	Punkt 6.2 str. 131	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
36.	Naszym zdaniem stwierdzenie, że „brak realizacji celu usprawnienia procedur oraz obniżenia opłat z tytułu rejestracji statków pod polska banderą nie wpłynie w istotny sposób na liczbę statków zarejestrowanych pod polską banderą" nie jest poparte żadną analizą. W dokumencie przedstawiono wiele stwierdzeń, bez podania argumentów ich popierających.	Punkt 6.2 str. 132	Potwierdzeniem takiego stanu rzeczy jest fakt, że żadnemu krajowi europejskiemu, mimo licznych prób, nie udało się skutecznie powstrzymać odpływu statków pod tzw. „tanie bandery".
37.	Nie zgadzamy się z twierdzeniem zawartym w tabelce, że Usprawnienie polskiej administracji doprowadzi według autorów raportu do zaburzenia w funkcjonowaniu ekosystemów – twierdzenie to, niepoparte zadnymi argumentami jest conajniej niezrozumiałe (takich przykładów jest dużo więcej).	Punkt 6.2 str. 142	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
38.	Niezrozumiałe jak „Monitorowanie efektywności działalności administracji morskiej poprzez okresowe audyty wewnętrzne i zewnętrzne" może wpłynąć negatywnie na oddziaływanie na wszystkie komponenty środowiska i spowodować zaburzenia w funkcjonowaniu całego ekosystemu. Wydaje się, że samo „monitorowanie" nie wiąże się z podjęciem żadnych fizycznych działań mogacych mieć negatywny wpływ na środowisko.	Punkt 6.2 str. 143	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
39.	W przedstawionych opisach nie zostało wzięte pod uwagę, że porty zajmują nikłą część obszarów Natura 2000, które de facto i tak są już zurbanizowane i ograniczone terytorialnie.	Punkt 10.1	To prawda, jednak oddziaływanie wywołane ich funkcjonowaniem (wzmożony ruch jednostek pływających, emisje zanieczyszczeń) na integralność i przedmioty ochrony uznać należy za istotny.
40.	Nie zaproponowano, aby wyłączyć porty z obszarów chronionych lub w przypadku ich pozostawienia nie zaproponowano działań pozwalających minimalizować wpływ infrastruktury portowej na obszary chronione.	Punkt 10.1	Zaproponowanie wyłączenia portów z granic obszarów chronionych nie leży w kompetencji Autorów *Prognozy*. Decyzje o zmianie granic obszarów chronionych mogą podjąć właściwe organy administracji publicznej, które zostały wskazane w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
			zmian.).
41.	Skupiono się tylko na negatywnych skutkach, nie pokazując korzyści, jakie może przynieść dla środowiska zrównoważony i skoordynowany rozwój portów i transportu morskiego. Nie wzięto pod uwagę, że niewykorzystanie potencjału, jaki niesie ze sobą transport morski spowoduje dewastację środowiska na lądzie, znacznie wyższą emisję zanieczyszczeń w przeliczeniu na tonę ładunku transportowanego ładunku i marginalizację Polski jako partnera gospodarczego.	Punkt 10.9 str. 211	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
VIII	**Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.**		
42.	Uważamy, że w „Prognozie oddziaływania na środowisko dla Projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020" (nazywanej dalej Prognozą) nadmiernie wyeksponowano lokalne oddziaływania negatywne na środowisko, bez dokonania oceny efektu całościowego, w skali regionalnej. Skupiono się na analizie poszczególnych działań nie uwzględniając pozytywnych wyników utworzenia sprawnie działających szlaków transportowych o wystarczającej przepustowości z nowoczesnymi, odpowiednio rozbudowanymi węzłami, jakimi są porty. Rozwój poszczególnych ogniw łańcucha transportu powinien być oceniany łącznie. Realizacja celów i działań ujętych w projekcie „Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020" (nazywanej dalej Polityką) zapewni płynność przemieszczania towarów oraz optymalizację procesów przeładunkowych zmniejszając energochłonność, zużycie materiałów oraz skracając czas trwania poszczególnych operacji przy pełnym wykorzystaniu przestrzeni. Opisane efekty będą wiązały się zarówno z zyskiem ekonomicznym jak i korzyścią dla środowiska. W analizie nie uwzględniono także faktu, iż rozwój transportu morskiego, jako najbardziej ekologicznego, prowadząc do odciążenia dróg lądowych, skutkuje znaczącym „zyskiem środowiskowym". W transporcie morskim wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza, przeliczona na jednostkę ładunku, jest znacznie niższa w porównaniu z transportem lądowym.	Uwaga ogólna	Uwaga nie została uwzględniona. W *Prognozie* wypunktowano pozytywy płynące z realizacji poszczególnych działań. Stosowano także podejście regionalne z uwagi na charakter dokumentu jakim jest *Projekt Polityki morskiej.* Wysoki stopień ogólności jego zapisów uniemożliwiał podejście lokalne, o którym mowa jest w uwadze.
43.	**Stanowczo sprzeciwiamy się jednej z rekomendacji, która zaleca wprowadzenie do Polityki „podjęcie starań w celu ograniczenia ruchu tankowców na Bałtyku".** Podjęcie tego rodzaju działań, w znacznym stopniu ograniczyłoby realizację kilku celów określonych w projekcie dokumentu, takich jak: Rozwój portów morskich, Konkurencyjny transport morski, Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju. Umieszczenie tej rekomendacji w prognozie kwestionuje sens opracowanej Polityki i godzi w interes gospodarczy naszego kraju.	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
44.	Założenie, że każda inwestycja w porcie polegająca na rozbudowie i przebudowie infrastruktury będzie wymagała przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko jest błędne, gdyż ten aspekt jest regulowany odrębnym rozporządzaniem Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
45.	*Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, że zwiększanie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami **(D4)** spowoduje zwiększenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery.* Zgodnie z wprowadzoną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) restrykcyjną regulacją	Rozdz. 6.2., str. 131, tab. 6.9. pkt 1.	Uwaga nie została uwzględniona. Wzrost liczby statków wpływających do portów skutkował będzie zawsze wzrostem ilości gazów spalinowych

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	dotyczącą stosowania paliw niskosiarkowych w transporcie morskim (poprawka do Załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, nakładająca obowiązek stosowania oleju napędowego żeglugowego o zawartości siarki w paliwie nie przekraczającej 0,1 %) należy się spodziewać znacznego obniżenia emisji zanieczyszczeń do powietrza w rejonie Morza Bałtyckiego. Jednocześnie, ewentualne zastosowanie przez armatorów innych rozwiązań takich jak płuczki lub napęd LNG również przyczyni się do znacznej poprawy stanu powietrza atmosferycznego. W przypadku tego drugiego oznacza to całkowitą eliminację emisji SO_x i cząstek stałych oraz zmniejszenia emisji NO_x o prawie 90% (dodatkowo szacowany efekt redukcji gazów cieplarnianych wynosi 15 % netto). Poza tym, zaostrzenie przepisów dotyczących NO_X (wymagania emisji spalin TIER III, Tier II w odniesieniu do emisji NO_x ważny od 2011 r. dla nowych statków, wymaga około 20% redukcji emisji NO_x w stosunku do obecnego standardu Tier I. W chwili, gdy zacznie obowiązywać Tier III, kolejne 75% redukcji NOx w obszarach kontroli będzie wymagane dla statków zbudowanych po 01.01.2016.) również przyczyni się do znacznej poprawy stanu powietrza atmosferycznego. Stwierdzenie, że zwiększenie liczby połączeń żeglugowych zwiększy emisję zanieczyszczeń do atmosfery, bez poparcia tej tezy szerszą analizą jest wnioskiem tendencyjnym.		emitowanych do atmosfery. Wprowadzenie ograniczeń emisji związków siarki przez statki od stycznia 2015 nie jest argumentem, że będzie przeciwnie. Jeżeli np. w lutym 2015 do portu X wpłynie 100 statków, a w grudniu120, to przy założeniu, że będą to porównywalnej statystycznie wielkości jednostki, emisja spalin zwiększy się o około 20%.
46.	Nie zgadzamy się z zapisem, że zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków i dostępu do elektryczności przy nabrzeżach (D5) będzie miało brak wpływu na stan środowiska. Tym bardziej, że w innej części „Prognozy oddziaływania na środowisko dla Projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020" (zwanej dalą prognozą), zasilanie statków w energię z nabrzeży jest wymienione jako sposób minimalizacji emisji ze statków. Widocznie wykonujący prognozy nie podparł się żadnymi badaniami w tym zakresie, gdyż z doświadczeń i symulacji wykonywanych w różnych krajach wynika, że zasilanie statków z lądu wpływa na poprawę zarówno klimatu aerosanitarnego, jak również akustycznego w zakresie bezpośrednich oddziaływań. Jednocześnie brak realizacji tych działań może mieć bezpośredni wpływ na pogorszenie parametrów środowiska w portach.	Rozdz. 6.2., str. 131, tab. 6.9. pkt 1., wiersz 5	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
47.	Niezrozumiałe jest stwierdzenie, że działanie: zapewnienie i utrzymanie wysokiego poziomu kwalifikacji kadry realizującej zadania związane z bezpieczeństwem i ochroną żeglugi **(D16)** może skutkować zwiększeniem emisji zanieczyszczeń do środowiska morskiego.	Rozdz. 6.2., str. 132, tab. 6.9. pkt 3., wiersz 2	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
48.	Niezrozumiałe jest stwierdzenie, że działanie: zakończenie budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego **(D22)** może skutkować zwiększeniem emisji zanieczyszczeń do środowiska morskiego.	Rozdz. 6.2., str. 133, tab. 6.9. pkt 3., wiersz 8	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
49.	Pokazywanie ogólnych informacji o wielkości emisji z transportu morskiego w dużych portach europejskich (Eyring i in. 2009) jest szkodliwe dla portów polskich. Taki tekst bez wgłębienia się w szczegóły wskazuje, że transport morski jest głównym	Rozdz. 10.1., str. 174, akapit 5	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	źródłem zanieczyszczeń w aglomeracjach miast portowych, co nie jest słuszną tezą. Należałoby ten tekst uszczegółowić, gdyż porty polskie zlokalizowane są nad Morzem Bałtyckim a co za tym idzie, na transport morski w tym akwenie zostały narzucone regulacjami prawnymi różne obostrzenia, które nie dotyczą na przykład transportu morskiego w rejonie Morza Śródziemnego.		
50.	Nie zgadzamy się z autorytarnym zapisem, że działania D1, D5 i D6 spowoduje wzrost zanieczyszczeń powietrza i wody. Stosowanie technologii energooszczędnych oraz niskoemisyjnych jest wymuszane przez obowiązujące przepisy, stąd nowe lub zmodernizowane terminale, przejmujące funkcje starszych, gorzej zorganizowanych przyczynią się raczej do zmniejszenia negatywnych oddziaływań na środowisko. Jedynym nieuniknionym oddziaływaniem negatywnym w przypadku budowy portu, jak i każdej nowej inwestycji będzie zajęcie terenu.	Rozdz. 10.1., str. 175, akapit 3	Uwaga uwzględniona dla działań D5 i D6. W przypadku działania D1, wzrost liczby statków wpływających do portów skutkował będzie zawsze wzrostem ilości gazów spalinowych emitowanych do atmosfery. Wprowadzenie ograniczeń emisji związków siarki przez statki od stycznia 2015 nie jest argumentem, że będzie przeciwnie. Jeżeli np. w lutym 2015 do portu X wpłynie 100 statków, a w grudniu 120, to przy założeniu, że będą to porównywalnej statystycznie wielkości jednostki, emisja spalin zwiększy się o około 20%.
IX	**Urząd Morski w Szczecinie**		
51.	Korekta mapy		Wszystkie mapy w *Prognozie* zostały poprawione zgodnie z art. 67 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz.U. 1991 nr 32 poz. 131 z późn. zm.)
X	**Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.**		
52.	Dane dot. portów, na których w większości opiera się Prognoza (przykładowo rozdział 10.1, strona 173, akapit 2) pochodzą z 2011 roku. Naszym zdaniem ranga dokumentu wymaga, aby były to dane świeższe, czyli z 2012r.	Uwagi ogólne	Dokument *Prognozy* powstał w roku 2012 r., kiedy dane dotyczące portów za rok 2012 nie były jeszcze dostępne.
53.	Prognoza nie powinna przesądzać ani narzucać konieczności przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko dla wszystkich inwestycji realizowanych w ramach działań zapisanych w Projekcie Polityki morskiej, gdyż o takiej konieczności decydują przepisy *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* oraz *RRM z dnia 9 listopada 2010r, w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* i powiązane akty wykonawcze.	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
54.	Naszym zdaniem w dokumencie nadmiernie uwydatniono negatywny wpływ rozwoju portów na środowisko. Należy szerszą analizą objąć również pozytywny wpływ rozbudowy portów na środowisko, a w szczególności aspekty korzystne, takie jak: optymalizacja procesów przeładunkowych, stosowanie technologii zmniejszających zużycie energii i materiałów, oraz zmniejszenie intensywności transportu kołowego jako najbardziej negatywnie oddziałującego na środowisko.	Uwaga ogólna	Uwaga nie została uwzględniona. *Prognoza* uwzględnia zarówno negatywne jak i pozytywne skutki oddziaływania realizacji działań zapisanych w *Projekcie Polityki morskiej* na środowisko.
55.	· w opracowaniu nie zidentyfikowano przedmiotów ochrony obszarów objętych ochroną,	Uwaga ogólna	Uwaga 1. Przedmioty ochrony obszarów Natura 2000

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	zwłaszcza obszarów Natura 2000, nie określono zatem oddziaływania na poszczególne cele i przedmioty ochrony Natura 2000, · przeprowadzona ocena oddziaływania została spłycona do podstawowych informacji, jedynie określając pewien stopień oddziaływania, nie określając jednocześnie wyraźnych skutków przedmiotowych działań oraz sposobów ich minimalizacji, · brak określenia oddziaływania Projektu na spójność obszarów Natura 2000 (określono jedynie parametr integralności), · brak określenia oddziaływania na obszary objęte ochroną (nie licząc obszarów Natura 2000), · nie określono konkretnych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko projektu planu, wykonane analizy dotyczą głównie określenia potrzeby przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej oraz wskazanie dokumentów zawierających możliwe działania łagodzące, analiza w przedmiotowym zakresie jest niepełna, · brak wyraźnego określenia zależności pomiędzy poszczególnymi komponentami środowiska w zakresie oddziaływania, · niepełne przeanalizowanie kwestii poruszonych w zakresie dokumentu określonego przez GDOŚ: „oszacowanie, na ile poprawa konkurencyjności polskiej floty transportowej, a tym samym zwiększenie liczby połączeń żeglugowych z portów polskich do europejskich, wpłynie na stan siedlisk i gatunków morskich w polskiej strefie przybrzeżnej", „oszacowanie natężenia turystyki na objętych opracowaniem obszarach oraz presji turystyki (w tym niekwalifikowanej) na środowisko, zwłaszcza na jego cenne przyrodniczo elementy, w tym populacje ssaków morskich. Ocena powinna dotyczyć także przewidywanych zmian natężenia ruchu turystycznego i ich skutków środowiskowych. Zaleca się rozważenie możliwości wyłączenia pewnych odcinków plaż z ruchu turystycznego", „sporządzenie syntetycznych map przebiegu szlaków żeglugowych (z uwzględnieniem wpływu na ich lokalizację planowanych morskich elektrowni wiatrowych) na tle obszarów szczególnie wrażliwych na utratę różnorodności biologicznej oraz wskazanych do objęcia formami ochrony, które to mapy ponowiłyby na określenie obszarów największej presji i ryzyka dla środowiska". · niepełne przeanalizowanie kwestii poruszonych w zakresie dokumentu określonego przez Urząd Morski w Gdyni: „skutki wynikające z realizacji Polityki w zakresie oddziaływania na strefę brzegową i procesy wzajemnego oddziaływania morze – ląd (integralność ekosystemów morskich i lądowych, spójność sieci Natura 2000". Podsumowując, brak wskazań oddziaływania założeń dokumentu na konkretne zjawiska, komponenty przyrodnicze i inne wyszczególowione działania. Informacje zawarte w tabelach są bardzo lakoniczne, często niepełne.		(siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt) są wymienione w Standardowych Formularzach Danych, opracowanych dla każdego obszaru. Z uwagi na ogólny charakter zapisów *Projektu Polityki morskiej* oceniano możliwość ich oddziaływania na przedmioty ochrony jako grupę wydzielając jedynie wpływ na przedmiotu ochrony obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOOS). Uwaga 2. Ogólność oceny oddziaływania wynika z charakteru dokumentu *Projektu Polityki morskiej*, który jest krajowym dokumentem strategicznym o wysokim stopniu ogólności. Na tym etapie nie można określić skutków przedmiotowych ani proponować sposobów ich minimalizacji. Będzie to możliwe dopiero na etapie realizacji działań dla obszarów gdzie będą one wdrażane. Uwaga 3. Definicja spójności obszarów Natura 2000 odnosi się do całości sieci w obrębie wszystkich krajów UE. Natomiast pojęcie integralności obszarów Natura 2000 charakteryzuje ich spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych, umożliwiających uzyskanie/utrzymanie właściwego stanu ochrony siedlisk i gatunków, dla których ochrony wyznaczono dany obszar.*Projekt polityki morskiej* jest dokumentem krajowym dlatego odnoszono się jedynie do integralności obszarów Natura 2000. Uwaga 4. Z wymienionych w ustawie o ochronie przyrody obszarowych form ochrony jedynie obszary Natura 2000 swoją powierzchnią obejmują obszary morskie. Wyjątek stanowi Słowiński Park Narodowy, jednak jego morski obszar zawiera się w granicach obszaru Natura 2000 Ostoja Słowińska (PLH) oraz Pobrzeże Słowińskie (PLB 220003) i Przybrzeżne Wody Bałtyku (PLB 990002). Uwaga 5. Patrz odpowiedź na Uwagę 2. Uwaga 6. Tego typu analiza powinna zostać wykonana na

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
			etapie przygotowania raportu (oceny) oddziaływania na środowisko przedsięwzięć wynikających z realizacji działań *Projektu Polityki morskiej.* Uwaga 7. Patrz odpowiedź na uwagę GDOŚ. Uwaga 8. Uwaga niezasadna. Nie sprecyzowano co oznacza „niepełne przeanalizowanie". Wszystkie uwagi uznano jako niezasadne.
56.	„Działania w Projekcie Polityki morskiej, zgodnie z charakterem tego typu dokumentów, są zdefiniowane bardzo ogólnie, co powoduje, że przeprowadzenie analizy i oceny przewidywanych znaczących oddziaływań na wszystkie komponenty środowiska, w tym obszary Natura 2000 jest trudne i z konieczności musi mieć ona również ogólny charakter." - Może mieć ogólny charakter, ale opracowanie w dużym stopniu pomija te kwestie. Nie wskazano dokładnie przedmiotów ochrony.	Uwaga ogólna	Przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 (siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt) są wymienione w Standardowych Formularzach Danych, opracowanych dla każdego obszaru. Z uwagi na ogólny charakter zapisów *Projektu polityki morskiej* oceniano możliwość ich oddziaływania na przedmioty ochrony jako grupę wydzielając jedynie wpływ na przedmiotu ochrony obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOOS).
57.	Rozdział 13 Prognozy zawiera zalecenie aby w projekcie Polityki ochrona przyrody morskiej zapisana została jako kierunek priorytetowy, jednakże mając na uwadze zaostrzone przepisy dotyczące ochrony środowiska morskiego **(patrz uwagi ogólne do Polityki)** oraz fakt, iż Polityka podkreśla zasadę "zrównoważonego rozwoju" - czyli założenia, że wzrost i rozwój gospodarczy będzie odbywał się w odpowiednio i świadomie ukształtowanych relacjach pomiędzy, dbałością o środowisko oraz jakością życia. (str. 14 tekstu Polityki: "Misją polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów mórz i oceanów") **proponujemy przeniesienie zasady "zrównoważonego rozwoju" jako kierunku priorytetowego, co nie wyklucza poszanowania zasobów środowiska naturalnego.**	r.13, s.223	Uwaga nie została uwzględniona. Degradacja środowiska przyrodniczego Bałtyku, która nastąpiła w drugiej połowie XX wieku, wymaga podjęcia zdecydowanych kroków, w celu poprawy jego stanu ekologicznego. Ma to szczególne znaczenie zwłaszcza teraz, w okresie wzrostu presji na wykorzystanie obszarów morskich i ich zasobów. Wskazanie ochrony przyrody jako kierunku priorytetowego, nie wyklucza możliwości podejmowania inicjatyw gospodarczych w obszarach morskich. Implikacją tego kroku będzie prowadzenie działalności w jak najmniejszym stopniu oddziałującym na ich środowisko przyrodnicze.
58.	„Zwiększenie ilości połączeń żeglugowych skutkowac będzie wzrostem emisji do powietrza szkodliwych substancji pochodzących ze statków. Będzie to miało negatywny ale nieznaczący wpływ na czystośc powietrza o lokalnym zasięgu" – w prognozie brak uzasadnienia dla tego założenia, a także brak danych i analiz stanowiących poparcie tego założenia. Ponadto nie zgadzamy się z tym stwierdzeniem, gdyż przepisy dotyczące ograniczenia emisji pochodzących ze statków, takie jak Załącznik VI MARPOL zakładają podjęcie działań takich jak: ograniczenie	r. 10.1, s. 174	Uwaga nie została uwzględniona. Wzrost liczby statków wpływających do portów skutkował będzie zawsze wzrostem ilości gazów spalinowych emitowanych do atmosfery. Wprowadzenie ograniczeń emisji związków siarki przez statki od stycznia 2015 nie jest argumentem, że będzie przeciwnie. Jeżeli np. w lutym 2015

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	emisji SOx poprzez stosowanie paliw niskosiarkowych, stosowanie na statkach instalacji redukujących emisję NOx, a także zakładają redukcję emisji gazów cieplarnianych, a zatem wpływ emisji ze statków przebywających w portach zostanie znacznie zredukowany. Proponujemy ponowne przeanalizowanie wpływu zwiększenia liczby połączeń żeglugowych i ruchu statków na jakość powietrza, z uwzględnieniem efektów wdrożenia w życie ww. przepisów.		do portu X wpłynie 100 statków, a w grudniu 120, to przy założeniu, że będą to porównywalnej statystycznie wielkości jednostki, emisja spalin zwiększy się o około 20%.
59.	W prognozie przyjęto założenie, że „inwestycje realizowane w ramach działań zapisanych w Projekcie Polityki morskiej będą wymagać przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko". Uważamy jednak to założenie za błędne, gdyż obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wynika bezpośrednio z przepisów i jeżeli z przepisów nie wyniknie taka konieczność, wówczas inwestycje realizowane w celu rozwoju portów nie będą podlegać temu obowiązkowi. Dlatego założenia Polityki oraz Prognozy nie mogą wykraczać poza zakres obowiązujących przepisów prawnych.	r. 5, s. 54	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
60.	Wiersz 1 tabeli: Nie zgadzamy się z założeniem, że modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza i lądu spowoduje zwiększenie zanieczyszczeń spowodowanych przez transport lądowy. W ramach rozbudowy portu planuje sie również zwiększenie połączeń kolejowych, co może ograniczyć częstotliwość wykorzystania transportu lądowego. Ponadto transport lądowy ładunku od portu do miejsca docelowego będzie odbywał się na krótszych odcinkach, niż gdyby ładunek był w całości transportowany drogą lądową co również stanowi korzystny efekt sumaryczny dla środowiska.	r. 6.2, s. 131	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
61.	Wiersz 1 tabeli: „Brak realizacji kierunków i działań Projektu Polityki morskiej mógłby potencjalnie doprowadzić do zwiększonej presji na praktycznie wszystkie komponenty środowiska, powodując zanieczyszczenie powietrza, degradację wód i zubożenie ich zasobów, degradację powierzchni ziemi, zmniejszenie różnorodności biologicznej, degradację szaty roślinnej i świata zwierząt oraz negatywny wpływ na krajobraz." Takie same wnioski można wyciągnąć gdy polityka będzie realizowana.	r. 6.2, s. 131	Ten komentarz jest błędny. *Projekt Polityki morskiej* zakłada zrównoważone korzystanie z przestrzeni morskiej. Tak więc, działania zapisane w dokumencie będą realizowane ze szczególnym uwzględnieniem aspektu ekologicznego, co w efekcie przyniesie poprawę ochrony i stanu środowiska przyrodniczego.
62.	Wiersz 8 tabeli: Należy dodać, że skutek działania pn. „wspieranie małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości" na środowisko lądowe będzie pozytywny, gdyż wspieranie małych portów w ich rozwoju będzie sprzyjało ograniczeniu oddziaływania na środowisko.	r. 6.2, s. 131	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
63.	Cała tabela: Brak wniosków co do przedstawionego w tabeli potencjalnego działania oraz informacji w jaki sposób i na jakiej podstawie dokonano takiej oceny.	r. 6.2, s. 131 -145	Określenie potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji zapisów *Projektu Polityki morskiej* zostało wykonane na podstawie wiedzy eksperckiej.
64.	D14 w tabeli: dlaczego ograniczono wpływ działania wyłacznie do zanieczyszczeń powietrza? Należałoby ponadto uszczegółowić o jakich zanieczyszczeniach jest mowa? (źródło/typ)	r. 6.2, s. 132	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
65.	D15 w tabeli: Naszym zdaniem działanie nie wpłynie na zwiększenie zanieczyszczeń wody i powietrza *(patrz uwaga szczegółowa nr 3 do tekstu Prognozy).*	r. 6.2, s. 132	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
66.	D16 w tabeli: : Naszym zdaniem działanie nie wpłynie na zwiększenie emisji zanieczyszczeń do środowiska morskiego *(patrz uwaga szczegółowa nr 3 do tekstu Prognozy).*	r. 6.2, s. 132	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
67.	D22 w tabeli: : Proszę podać w jaki sposób działanie wpłynie na zwiększenie emisji zanieczyszczeń do środowiska morskiego. Na jakich wnioskach oparto to założenie?	r. 6.2, s. 133	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
68.	D25, D26 i D27 w tabeli: : Proszę podać w jaki sposób działanie D25 wpłynie na pogorszenie stanu środowiska, w szczególności zasobów morskich?. Na jakich wnioskach oparto to założenie? Analogicznie dlaczego zatem D26 i D27 nie będzie miało wpływu na stan środowiska? Naszym zdaniem będzie miało wpływ korzystny, gdyż tworzenie nowych kierunków, specjalizacji, podnoszenie kwalifikacji, aktywizacja udziału morskiego zaplecza badawczego pozwoli na lepsze poznanie środowiska morskiego, lepsze poznanie technologii, a przez to pozwoli na ograniczenie oddziaływania na środowisko morskie.	r. 6.2, s. 133	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
69.	D 44 w tabeli Proszę podać, na jakich wnioskach oparto założenie, że opracowanie technologii przeróbki i odzysku metali z konkrecji przy braku realizacji inwestycji spowoduje wzrost skali zagrożeń ekologicznych, a przy realizacji inwestycji jest brak bezpośredniego wpływu na środowisko morskie.	r. 6.2, s. 137	Uwaga została uwzględniona. Usunięto zapis.
70.	D 68 Dlaczego działanie polegające na poprawie stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu spowoduje same negatywne oddziaływania? Przecież celem jest poprawa stanu środowiska?	r. 6.2, s. 140	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
71.	Określenie, analiza i ocena stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem – brak określenia obszaru objętego oddziaływaniem. Na jakiej podstawie przyjęto, że oddziaływanie na środowisko obszaru przewidzianego oddziaływaniem będzie adekwatne do oddziaływań obszaru realizacji polityki.	r. 7 s. 146	Obszar objęty oddziaływaniem został wskazany w rozdziale 6. Zakres oddziaływań został określony osobno dla każdego działania. Z uwagi na ogólne opisy działań, nie sposób na chwilę obecną przewidzieć realnego obszaru zakresu oddziaływania.
72.	Wykluczające się stwierdzenia zawarte w tab. 6.9 i tab. 9.2, np.: · działanie D23 w tabeli 6.9 spowoduje pogorszenie stanu środowiska w wyniku prowadzenia prac bez podstaw merytorycznych, a w tabeli 9.2 będzie sprzyjało ochronie bioróżnorodności, zachowaniu i racjonalnym wykorzystaniu zasobów naturalnych · działanie D25 w tab. 6.9. spowoduje również pogorszenie stanu środowiska, a w tabeli 9.2 realizacja będzie umiarkowanie sprzyjać osiągnięciu celu środowiskowemu · działania mające na celu poprawę stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego w tabeli 6.9 spowoduje pogorszenie środowiska, a w tabeli 9.2 zostało określone że w wyniku realizacji tego działania zostaną osiągnięte cele środowiskowe, tj. ochrona i poprawa jakości wód, ochrona bioróżnorodności, zachowanie i racjonalnie wykorzystywanie zasobów naturalnych, itd. Zidentyfikowane oddziaływania w rozdziale 6 nie mają również odwzorowania w rozdziale 10 określającym i analizującym przewidywane oddziaływania.	tab. 6.9 i tab. 9.2.	Uwagi zostały uwzględnione. Skorygowano zapisy.
73.	W tabeli 6.9. zawarto poniższe zapisy: - „Dostosowanie do standardów europejskiego transportu morskiego bez barier (m.in. one-	tab. 6.9.	Uwaga 1. Uwaga nie została uwzględniona. Niedostosowanie polskich portów do standardów

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	stop shop, single window), (D12)" skutek: „ Negatywny wpływ na konkurencyjności żeglugi" . Nie podano wyjaśnienia. - „Wdrażanie postanowień przepisów międzynarodowych, europejskich i krajowych z zakresu bezpieczeństwa morskiego (D15)" skutek braku realizacji: „Możliwość zwiększenia emisji zanieczyszczeń wody i powietrza." Dlaczego? Skąd ten negatywny wpływ, skoro to przepisy z zakresu bezpieczeństwa morskiego. - „Stworzenie warunków dla rozwoju nowoczesnych technik i technologii w budowie i remoncie statków (D14)" Możliwość zwiększenia/utrzymania na tym samym poziomie zanieczyszczenia powietrza." Brak odniesienia do oddziaływania na wodę, czy to pominięcie? - „Zapewnienie i utrzymanie wysokiego poziomu kwalifikacji kadry realizującej zadania związane z bezpieczeństwem i ochroną żeglugi (D16)" skutek: „Zwiększenie emisji zanieczyszczeń do środowiska morskiego." Proszę o uszczegółowienie z czego to wynika? - „Zapewnienie integracji i koordynacji badań morskich, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów dotyczących ekologii i innowacyjności (D23)" skutek: „Pogorszenie stanu środowiska w wyniku prowadzenia działań bez podstaw merytorycznych." Dlaczego zakłada się z góry, że działania będą prowadzone bez podstaw merytorycznych? - „Zwiększenie świadomości ekologicznej poprzez promowanie zachowań ekologicznych (D64)" skutek: „Niszczenie siedlisk przyrodniczych i gatunków, zwiększenie emisji zanieczyszczeń. - Brak dbałości o ochronę środowiska." Zapis nie jest zrozumiały - zwiększamy świadomość ekologiczną, a zatem w jaki sposób doprowadzamy do niszczenia środowiska?		europejskiego transportu bez barier spowoduje spadek ich konkurencyjności i marginalizację znaczenia na Bałtyku. Uwaga 2. Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis. Uwaga 3. Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis. Uwaga 4. Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis. Uwaga 5. Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis. Uwaga 6. Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
74.	W punkcie „8. Określenie, analiza i ocena istniejących problemów ochrony środowiska, istotnych z punktu widzenia realizacji Projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020, w szczególności dotyczących obszarów podlegających ochronie na podstawie *Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*" w tabeli zawarto niepełne informacje odnośnie konsekwencji wynikających z poszczególnych działań, m.in.: - „zanieczyszczenia zwiercinami i odpadami (badania geologiczne)" konsekwencje: „pogorszenie jakości wody." Dlaczego wymieniono tylko zanieczyszczenie wody? - „zanieczyszczenia wody (wprowadzanie ropy naftowej - rozlewy, awarie, erupcje, wycieki)" konsekwencje: „pogorszenie jakości (chemicznej?) wody, wzrost śmiertelności ptaków i organizmów bentosowych, długotrwałe zanieczyszczenie plaż, zmniejszenie ruchu turystycznego". Należy przeanalizować dodatkowo kwestię siedlisk i flory.	tab. 8.1. str. 147-148	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
XI	**Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.**		
75.	Uważamy, że w „Prognozie oddziaływania na środowisko dla Projektu Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020" (nazywana dalej Prognozą) nadmiernie wyeksponowano lokalne oddziaływania negatywne na środowisko, bez dokonania oceny efektu całościowego, w skali regionalnej. Skupiono się na analizie poszczególnych działań nie uwzględniając pozytywnych wyników utworzenia sprawnie działających szlaków	Uwaga ogólna	Nie jest prawdą, że Autorzy *Prognozy* uznali rozwój portów za element szczególnie negatywnie wpływający na środowisko przyrodnicze. Prawdą jest, że nowoczesne technologie przeładunku korzystnie wpływają na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, ale to właśnie

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	transportowych o wystarczającej przepustowości z nowoczesnymi, odpowiednio rozbudowanymi węzłami, jakimi są porty. Rozwój poszczególnych ogniw łańcucha transportu powinien być oceniany łącznie. Realizacja celów i działań ujętych w projekcie „Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020" (nazywanej dalej Polityką) zapewni płynność przemieszczania towarów oraz optymalizację procesów przeładunkowych zmniejszając energochłonność, zużycie materiałów oraz skracając czas trwania poszczególnych operacji przy pełnym wykorzystaniu przestrzeni. Opisane efekty będą wiązały się zarówno z zyskiem ekonomicznym jak i korzyścią dla środowiska. W analizie nie uwzględniono także faktu, iż rozwój transportu morskiego, jako najbardziej ekologicznego, prowadząc do odciążenia dróg lądowych, skutkuje znaczącym „zyskiem środowiskowym". W transporcie morskim wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza, przeliczona na jednostkę ładunku, jest znacznie niższa w porównaniu z transportem lądowym.		stwierdzono w tekście dokumentu. Trudno natomiast zgodzić się, że inwestycje infrastrukturalne, szczególnie hydrotechniczne i kubaturowe mają jedynie krótkotrwały i niewielki wpływ na środowisko. Z przeszłości warto przypomnieć skutki budowy portu we Władysławowie, a aktualnie budowę terminala DCT, czy Gazoportu w Świnoujściu. W innych konkretnych przypadkach inwestycje infrastrukturalne mogą mieć krótkotrwały negatywny wpływ na środowisko.
76.	Niezrozumiałe jest uznanie rozwoju portów, za element szczególnie negatywnie wpływający na środowisko. Ze znaczącymi oddziaływaniami w przypadku portu możemy mieć do czynienia jedynie w czasie budowy, są to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. W fazie eksploatacji nowych inwestycji technologie bezpieczne dla środowiska zapewniają minimalizację wszelkiego rodzaju emisji. Stosowanie technologii energooszczędnych oraz niskoemisyjnych jest wymuszane przez obowiązujące przepisy, stąd nowe lub zmodernizowane terminale, przejmujące funkcje starszych, gorzej zorganizowanych przyczynią się raczej do zmniejszenia negatywnych oddziaływań na środowisko. Jedynym nieuniknionym oddziaływaniem negatywnym w przypadku budowy portu, jak i każdej nowej inwestycji będzie zajęcie terenu. Jednak zważywszy skalę tego oddziaływania – udział powierzchni zajętej na potrzeby budowy, w stosunku do rozmiaru obszarów chronionych zlokalizowanych wzdłuż wybrzeża oraz całkowitej długości linii brzegowej należy uznać takie oddziaływanie za nieznaczące. Znikomość tego oddziaływania może również uświadomić różnica między powierzchnią zajętą przez port, a powierzchnią terenów, które należałoby przeznaczyć pod drogi pozwalające na przewiezienie ekwiwalentnej wielkości ładunku. Istotne negatywne oddziaływanie budowy portu może występować jedynie w przypadku zajęcia miejsc o szczególnym znaczeniu dla przedmiotów ochrony, wówczas jednak możliwe są działania kompensacyjne, w pełni zabezpieczające chronione gatunki i siedliska.	Uwaga ogólna	Nie jest prawdą, że Autorzy *Prognozy* uznali rozwój portów za element szczególnie negatywnie wpływający na środowisko przyrodnicze. Prawdą jest, że nowoczesne technologie przeładunku korzystnie wpływają na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, ale to właśnie stwierdzono w tekście dokumentu. Trudno natomiast zgodzić się, że inwestycje infrastrukturalne, szczególnie hydrotechniczne i kubaturowe mają jedynie krótkotrwały i niewielki wpływ na środowisko. Z przeszłości warto przypomnieć skutki budowy portu we Władysławowie, a aktualnie budowę terminala DCT, czy Gazoportu w Świnoujściu. W innych konkretnych przypadkach inwestycje infrastrukturalne mogą mieć krótkotrwały negatywny wpływ na środowisko.
77.	Nie możemy zgodzić się na uznanie rozwoju transportu intermodalnego za szczególnie negatywnie oddziaływującego na środowisko Ten rodzaj transportu, z zastosowaniem kontenerów lub wymiennych nadwozi, jest obecnie uznawany za najbardziej przyjazny środowisku. Przyczynia się on do zmniejszenia ruchu kołowego poprzez przeniesienie go na tory kolejowe i drogi wodne, a tym samym do obniżenia emisji zanieczyszczeń oraz dwutlenku węgla do atmosfery. Operowanie szczelnie zamkniętymi jednostkami ładunkowymi praktycznie eliminuje emisje pochodzące od ładunku. Dzięki optymalizacji	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapisy.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	procesu przeładunkowego oprócz maksymalnego skrócenia wszystkich procesów uzyskuje się oszczędności energii sięgające 60% poprzedniego zużycia. Oprócz korzyści ekonomicznych pozytywnie oddziaływujących na rozwój gospodarczy, mamy więc do czynienia z zyskiem środowiskowym w postaci znacznego zmniejszenia emisji do powietrza. Odciążenie transportu drogowego, w szerszej perspektywie, daje również szereg korzyści społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, dzięki niższym kosztom bieżącego utrzymania dróg, środków na ochronę przed hałasem oraz kosztom korków i wypadków komunikacyjnych.		
78.	Stanowczo sprzeciwiamy się jednej z rekomendacji, która zaleca wprowadzenie do Polityki „podjęcie starań w celu ograniczenia ruchu tankowców na Bałtyku". Podjęcie tego rodzaju działań, w znacznym stopniu ograniczyłoby realizację kilku celów określonych w projekcie dokumentu, takich jak: Rozwój portów morskich, Konkurencyjny transport morski, Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju. Umieszczenie tej rekomendacji w prognozie kwestionuje sens opracowanej Polityki i godzi w interes gospodarczy naszego kraju	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapis.
79.	Podsumowując stwierdzamy, że omawiana Prognoza przedstawia w sposób skrajnie jednostronny wpływ rozwoju transportu morskiego na środowisko, szczególnie przejaskrawiając negatywne oddziaływanie rozbudowy portów. Opracowanie nie uwzględnia korzyści, jakie, w związku z nowymi inwestycjami, daje zastosowanie nowoczesnych, bezpiecznych technologii oraz konieczność stosowania obowiązujących, restrykcyjnych przepisów ochrony środowiska. Nie ulega wątpliwości, że wprowadzenie rozwiązań przyjaznych środowisku, m.in. ze względów ekonomicznych, nie będzie możliwe przy braku rozwoju. W naszej opinii tekst Prognozy wymaga weryfikacji przedstawionych wniosków i rekomendacji. Dotyczy to w szczególności rozdziałów 9, 10 i 13.	Uwaga ogólna	Nie jest prawdą, że Autorzy *Prognozy* uznali rozwój portów za element szczególnie negatywnie wpływający na środowisko przyrodnicze. Prawdą jest, że nowoczesne technologie przeładunku korzystnie wpływają na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, ale to właśnie stwierdzono w tekście dokumentu. Trudno natomiast zgodzić się, że inwestycje infrastrukturalne, szczególnie hydrotechniczne i kubaturowe mają jedynie krótkotrwały i niewielki wpływ na środowisko. Z przeszłości warto przypomnieć skutki budowy portu we Władysławowie, a aktualnie budowę terminala DCT, czy Gazoportu w Świnoujściu. W innych konkretnych przypadkach inwestycje infrastrukturalne mogą mieć krótkotrwały negatywny wpływ na środowisko.
80.	W tabeli nr 6.9 przedstawiono dokładną analizę potencjalnych zmian środowiska w przypadku realizacji Projektu Polityki Morskiej. W naszej ocenie niektóre z przedstawionych potencjalnych zmian w środowisku będących skutkiem realizacji działań dotyczących osiągnięcia celu poprawy konkurencyjności polskich portów są niezrozumiałe i nie poparte merytorycznymi argumentami. Innymi słowy, w dokonaniu oceny zabrakło uwzględnienia licznych regulacji prawnych nakładających na porty obowiązki, których bezpośrednim skutkiem ma być znaczna poprawa stanu środowiska. W naszej ocenie przedstawione potencjalne skutki realizacji Polityki Morskiej zostały „wyolbrzymione". Poniżej przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące zapisów we wspomnianej tabeli.	Tab. 6.9 Str. 131-145	Uwaga została uwzględniona. Zapis skorygowano.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
81.	Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, że zwiększanie liczby połączeń żeglugowych z innymi portami **(D4)** spowoduje zwiększenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Zgodnie z wprowadzoną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) restrykcyjną regulacją dotyczącą stosowania paliw niskosiarkowych w transporcie morskim (poprawka do Załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78, nakładająca obowiązek stosowania oleju napędowego żeglugowego o zawartości siarki w paliwie nie przekraczającej 0,1 %) należy się spodziewać znacznego obniżenia emisji zanieczyszczeń do powietrza w rejonie Morza Bałtyckiego. Jednocześnie ewentualne zastosowanie przez armatorów innych rozwiązań takich jak płuczki lub napęd LNG również przyczyni się do znacznej poprawy stanu powietrza atmosferycznego. W przypadku tego drugiego oznacza to całkowitą eliminację emisji SOx i cząstek stałych oraz zmniejszenia emisji NOx o prawie 90% (dodatkowo szacowany efekt redukcji gazów cieplarnianych wynosi 15 % netto). Poza tym, zaostrzenie przepisów dotyczących NOX (wymagania emisji spalin TIER III, Tier II w odniesieniu do emisji NOx ważny od 2011 r. dla nowych statków, wymaga około 20% redukcji emisji NOx w stosunku do obecnego standardu Tier I. W chwili, gdy zacznie obowiązywać Tier III, kolejne 75% redukcji NOx w obszarach kontroli będzie wymagane dla statków zbudowanych po 01.01.2016.) również przyczyni się do znacznej poprawy stanu powietrza atmosferycznego. Jednoznaczne stwierdzenie, że zwiększenie liczby połączeń żeglugowych, zwłaszcza w świetle zaostrzonych przepisów prawnych dotyczących ochrony środowiska powinno być oparte na szerszej analizie. W prognozie brak uzasadnienia dla tego stwierdzenia jak i również całościowego spojrzenia na wszelkie aspekty związane z przyszłą polityką portową na świecie. Te same zastrzeżenia/uwagi dotyczą oceny potencjalnego wpływu na stan środowiska w przypadku działań: - Rozwój sieci transportu intermodalnego (lądowo-morskie korytarze transportowe, budowa portowych i lądowych terminali transportu intermodalnego, rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, autostrady morskie, usprawnienia połączeń szlaków żeglugi śródlądowej z żeglugą morską), **(D6)** - Działania na rzecz rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu w tym rozwoju autostrad morskich **(D13)** Niezrozumiałe jest stwierdzenie, że działania: stworzenie warunków dla rozwoju nowoczesnych technik i technologii w budowie i remoncie statków **(D14)** oraz zapewnienie i utrzymanie wysokiego poziomu kwalifikacji kadry realizującej zadania związane z bezpieczeństwem i ochroną żeglugi **(D16)** może skutkować zwiększeniem się emisji zanieczyszczeń do powietrza. Ta sama uwaga dla działania **D22** (Zakończenie budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM).	Rozdział 6 p (Określenie, analiza i ocena istniejącego stanu środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu) . pkt. 6.2 (str. 130 -134).	Uwaga 1. nie została uwzględniona. Wzrost liczby statków wpływających do portów skutkował będzie zawsze wzrostem ilości gazów spalinowych emitowanych do atmosfery. Wprowadzenie ograniczeń emisji związków siarki przez statki od stycznia 2015 nie jest argumentem, że będzie przeciwnie. Jeżeli np. w lutym 2015 do portu X wpłynie 100 statków, a w grudniu 120, to przy założeniu, że będą to porównywalnej statystycznie wielkości jednostki, emisja spalin zwiększy się o około 20%. Uwagi 2. i 3. zostały uwzględnione. Skorygowano zapisy.
82.	Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem „Niewykluczone więc, że Komisja Europejska będzie zmuszona zrewidować swoje postanowienia odnoszące się do emisji związków siarki do	Rozdział 10, pkt. 10.2	Przytoczony zapis z dokumentu *Prognozy* to założenie, a nie pewnik. Tak samo jak konkluzja uwagi. Wzajemnie się nie

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
	atmosfery". Regulacje prawne dotyczące zawartości siarki w paliwie były dyskutowane na forum ogólnoświatowym oraz Europejskim przez ostatnie kilka lat. IMO wprowadziło poprawki do Załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78 (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki) nakładające na flotę morską obowiązek stosowania oleju napędowego żeglugowego o zawartości siarki w paliwie nie przekraczającej 0,1 % w tzw. obszarze kontroli emisji tlenków siarki: SECA, które będą obowiązywać od stycznia 2015. Podajemy w wątpliwość twierdzenie, iż Komisja Europejska zmieni w jakikolwiek sposób wymagania ustalone i wprowadzone przez IMO. Wręcz przeciwnie, jest to wysoce mało prawdopodobne posunięcie ze strony UE.	(Konkurencyjny transport morski) str. 177	wykluczają. Nie wprowadzono zatem zmian w zapisie.
XII	**Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego**		
83.	Wnosimy o dokładną i ponowną analizę wyznaczenia obszarów Natura 2000 dla obszarów obejmujących porty morskie. Obecne uwarunkowana środowiskowe dla obszarów portów w dużym stopniu utrudniają prowadzenia inwestycji na tych obszarach	Uwaga ogólna	Celem *Prognozy* nie była analiza wyznaczenia obszarów Natura 2000. Utrudnienia inwestycyjne w obrębie jakiegoś obszaru Natura 2000 nie mogą stanowić podstawy do weryfikacji sensowności wyznaczenia samego obszaru chronionego.
XIII	**Politechnika Gdańska, Węzeł Innowacyjnych Technologii**		
84.	W dokumencie „Prognoza oddziaływania" zabrakło opisu istotnej roli Politechniki Gdańskiej w polityce morskiej państwa. Proponowana treść poniżej	Uwaga ogólna	Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono dodatkowy zapis.
85.	**Politechnika Gdańska** Na Politechnice Gdańskiej (PG), na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa prowadzone są studia w zakresie oceanotechniki i inżynierii zasobów naturalnych, ściśle związane z budową i eksploatacją jednostek pływających dla akwenu Morza Bałtyckiego, jak też przyszłym rozwojem górnictwa morskiego.	6.1.8, str. 122	Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono dodatkowy zapis.
XIV	**Straż Graniczna**		
86.	Zasadnym byłoby wprowadzenie analogicznych uwag jak w Polityce morskiej RP do roku 2020. W wersie 8 wskazane jest zastąpienie określenia „(…) na polskich wodach terytorialnych" zapisem „(…) na polskich obszarach morskich". Egzekwowanie przepisów bezpieczeństwa żeglugi nie powinno być ograniczane tylko do morza terytorialnego, ponieważ skutkowałoby to wyłączeniem morskich wód wewnętrznych i wyłącznej strefy ekonomicznej. W wierszach 9 i 10 celowe byłoby usunięcie wpisu: „(…) i Nadodrzańskiego Oddziału Straży Granicznej", pozostawiając jedynie: „Morskiego Oddziału Straży Granicznej". Wprowadzenie przedmiotowej uwagi jest związane z przejęciem przez Morski Oddział Straży Granicznej Placówki SG w Szczecinie, a w związku z tym odpowiedzialności za rejon morskich wód wewnętrznych pozostających w terytorialnym zasięgu działania tej placówki SG. Wersy 8 - 10 powinny uzyskać brzmienie: „W zakresie egzekwowania przepisów bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich kadra urzędów morskich jest wspomagana działaniami Morskiego Oddziału Straży Granicznej".	Rozdział 10, podrozdział 10.3, Strona 179, Wersy 8-10	Uwaga została uwzględniona. Skorygowano zapisy.

Lp.	Treść uwagi	Miejsce w tekście	Odpowiedź na uwagę
XV	**WWF**		
87.	WWF Polska zwraca uwagę, że dokumenty tego typu i tej objętości wymagają dogłębnej analizy. W związku z tym wnosimy o wydłużenie terminu konsultacji społecznych w zakresie tego dokumentu.	Uwaga ogólna	Nie dotyczy treści *Prognozy.*
XVI	**Instytucja Zarządzająca RPO na lata 2007-2013 Województwa Zachodniopomorskiego**		
88.	Uzupełnienie Prognozy oddziaływania na środowisko o analizę skutków utrzymywania i funkcjonowania torów wodnych stanowiących dojście do portów w obrębie Zalewu Szczecińskiego – w szczególności w odniesieniu do: – celów środowiskowych dyrektywy siedliskowej, uwzględniając wpływ na gatunki i siedliska będące przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000 oraz oddziaływanie na integralność tych obszarów); celów środowiskowych ramowej dyrektywy wodnej, przy czym analiza zgodności z celami środowiskowymi RDW powinna obejmować te elementy składowe środowiska, które składają się na definicję „dobrego stanu wód" powierzchniowych i podziemnych.	Uwaga ogólna	Uwaga jest zbyt szczegółowa, nieadekwatna do zapisów *Projektu Polityki morskiej.*