

ZAMAWIAJĄCY

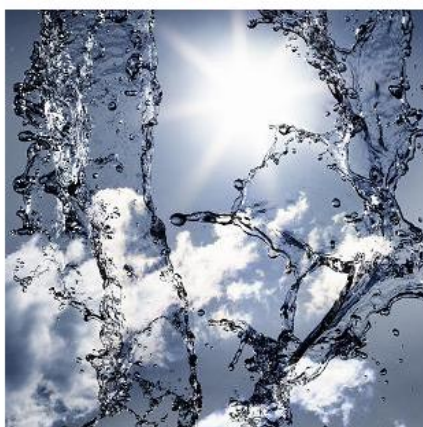
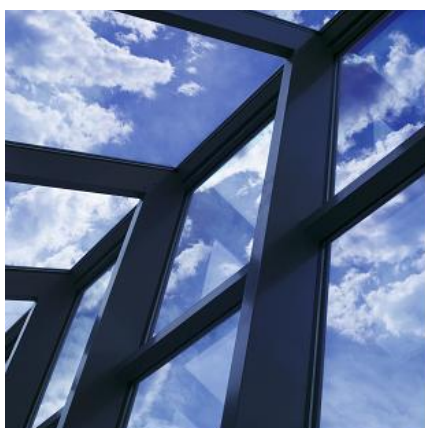
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi
Śródlądowej

TYTUŁ

Podsumowanie strategicznej oceny
oddziaływania na środowisko projektu
Programu rozwoju polskich portów morskich
do 2030 roku

DATA / WERSJA: 20.08.2019 / 01

NUMER DOKUMENTU: 4669-200



Multiconsult

Kierownik projektu: Mateusz Małecki

Koordynator projektu: Maria Kilińska

Autorzy:

Maria Kilińska

Sylwia Horska - Schwarz

Joanna Borzuchowska

Mateusz Małecki

Piotr Poborski

Małgorzata Bednarska

Andrzej Krzyszczak

Jan Jaworski

Anna Kwitowska

Katarzyna Pietraszuk

Piotr Syrczyński

Joanna Wrzecionek

Andrzej Andrusiewicz

Joanna Złotek

Justyna Osowska

Patrycja Pudlis

Zbigniew Wieteska

Spis Treści

1.	Wprowadzenie	4
2.	Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych	5
3.	Sposób i zakres uwzględnienia w Programie ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko	7
4.	Sposób i zakres uwzględnienia w Programie opinii właściwych organów	9
5.	Sposób i zakres uwzględnienia w Programie zgłoszonych uwag i wniosków	23
6.	Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko	178
7.	Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu	181
Załączniki		183
	Załącznik 1 Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska	184
	Załącznik 2 Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie	195
	Załącznik 3 Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku	198
	Załącznik 4 Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni	199
	Załącznik 5 Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego	201

Spis tabel:

Tabela 1	Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo z dnia 17.01.2019 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.18.2018.JP-1)	10
Tabela 2	Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo z dnia 04.01.2019 r., znak: OW.IV.070.001.02.19/ OW-IV.070.1.19.AZ(15))	19
Tabela 3	Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku (pismo z dnia 11.01.2019 znak NP-070/84-1/18/19)	20
Tabela 4	Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (pismo z dnia 18.03.2019 r., znak: INZ1.1-MGw-8103-38-18/19)	21
Tabela 5	Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego (pismo z dnia 07.01.2019 r., znak: GIS-HŚ-NS-4311-00064/ES/18; SK 00590/2019)	22
Tabela 6	Uwagi i wnioski do projektu Programu oraz prognozy oddziaływania na środowisko zgłoszone w trakcie udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu	25

1. Wprowadzenie

Niniejszy dokument zawiera podsumowanie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, zgodnie z art. 55 ust. 3 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. z 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą ocenową.

Na podstawie art. 55 ust. 3 ustawy ocenowej – do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- 2) opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy ocenowej;
- 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
- 4) wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Ramy prawne dla przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko określa art. 46 pkt 2 ustawy ocenowej. Dla ocenianego projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku opracowano prognozę oddziaływania na środowisko, której zakres jest zgodny z art. 51 ustawy ocenowej.

2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Oceniany dokument - projekt Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, dalej: PRPPM, PRPPM 2030, Program, będzie strategicznym dokumentem rządowym (programowym) realizującym cele określone w dokumencie wyższego rzędu, jakim jest Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wraz z Dokumentem Implementacyjnym oraz w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – SOR – która jest kluczowym dokumentem państwa polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej (i w której PRPPM wskazany został jako jeden z tzw. projektów strategicznych). Na poziomie Programu nie ma więc możliwości analizowania alternatyw wobec celu jakim jest rozwój portów morskich. Cel ten, po przeanalizowaniu różnych wariantów, został bowiem wskazany w dokumentach strategicznych wyższego rzędu.

Ze wspomnianych strategii wyższego szczebla jasno wynikają cele dotyczące zagadnień związanych z transportem morskim, wyznaczające obszar analiz i kierunki rozwoju, jakie mają być przedmiotem zainteresowania Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku. Ze Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) oraz Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju wynika, że rozwój innych gałęzi transportu nie może być traktowany jako alternatywa dla sektora transportu morskiego, a raczej jako element komplementarny, zapewniający dywersyfikację i jednocześnie optymalizację łańcuchów transportowych, zarówno na poziomie krajowym, jaki i europejskim. SOR podkreśla zarówno konieczność powiązania Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk, czego nie uda się osiągnąć bez rozwoju polskich portów morskich, jak i konieczność wspierania rozwoju transportu intermodalnego, co wyraźnie wskazuje na bardzo ważną rolę transportu morskiego i portów morskich. Co więcej, w przypadku wielu typów ładunków oraz wielu relacji i kierunków handlowych nie ma substytutów dla transportu morskiego.

Co się tyczy rozważań nad wariantami rozwoju w obrębie poszczególnych portów morskich, to analizy takie zostały wykonane w projekcie PRPPM na poziomie strategicznego wariantowania możliwych kierunków rozwojowych.

Rozwój portów może być realizowany poprzez: lokalizowanie nowych inwestycji w obrębie posiadanych wolnych terenów portowych, poprzez pozyskanie nowych terenów w sąsiedztwie – niezagospodarowanych lub zrewitalizowanych oraz poprzez pozyskanie nowych terenów portowych w procesie załadowania obszarów morskich.

W przypadku portów w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu możliwy jest rozwój w oparciu o praktycznie wszystkie wyżej wymienione swoiste strategie i poszukiwanie wśród nich najlepszych alternatyw. Należy jednak pamiętać, że możliwość adaptacji zagospodarowanych terenów portowych i wokół-portowych będzie coraz bardziej ograniczona, a co za tym idzie realizacja dużych strategicznych inwestycji (jak np. Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni, Terminal Kontenerowy w Świnoujściu) będzie wymagać pozyskania nowych terenów w załadowanych częściach zewnętrznych

portów, poza obecnymi granicami portów, na wodach zatoki itp. Warto także dodać, że najtrudniejszą sytuację w zakresie wolnej przestrzeni lądowej będącej w dyspozycji ma port w Gdyni.

W przypadku portu w Szczecinie nie ma możliwości pozyskania nowych terenów na potrzeby rozwojowe w procesie załadowania obszarów morskich, w związku z tym rozwój portu będzie związany głównie z działaniem wewnątrz już istniejących granic portu. Rozwój portu w oparciu o nowe tereny wiąże się z większą ingerencją w środowisko wodne i w przypadku analizowanych portów wymagać będzie przynajmniej oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 sąsiadujące lub nawet kolidujące z planowaną rozbudową. Niejednokrotnie, w sytuacji gdy wszystkie tereny na lądzie są zagospodarowane, jest to jednakże jedyna alternatywa dla dalszego rozwoju portu.

W zakresie inwestycji związanych z realizacją priorytetów 1 i 2 w praktyce wariantem alternatywnym byłaby rezygnacja z nowych inwestycji i utrzymywanie stanu istniejącego w zakresie ilości przyjętych ładunków i wielkości obsługiwanych jednostek, przy jednoczesnej konieczności rozbudowy szlaków drogowych w celu zapewnienia płynnego transportu towarów.

W zakresie priorytetów 3-5 należy wskazać, że ich realizacja jest silnie skorelowana z realizacją priorytetów 1 i 2. Wskazane w programie technologie (*cold ironing*, odbiór szarej wody ze statków do sieci kanalizacyjnej) są nowoczesnymi rozwiązaniami, a potencjalne rozwiązania alternatywne (silniki LNG, które w porównaniu z silnikami olejowymi powodują niższą emisję szkodliwych substancji do powietrza, technologie oczyszczania wody instalowane na statkach) ze względu na niewielką skalę ich stosowania nie mogą być przesłanką do zaniechania wprowadzania tych technologii.

Przechodząc do poziomu planowania poszczególnych działań inwestycyjnych, to będą one wymagały przeprowadzenia analizy wariantowej na poziomie oceny oddziaływania na środowisko. Jest to właściwy etap, na którym inwestycje, dla których ramy realizacji zostały określone w dokumentach strategicznych, podlegają wariantowaniu służącemu optymalizacji pod kątem funkcjonalności, ale przede wszystkim potencjalnego wpływu na środowisko. Dopiero wariantowanie na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniające warianty lokalizacyjne, technologiczne, organizacyjne pozwala na analizy na tyle szczegółowe i konkretne, że mogą być podstawą dla wydawania decyzji administracyjnych określających kształt inwestycji i zapewniających skuteczną ochronę środowiska przyrodniczego.

3. Sposób i zakres uwzględnienia w Programie ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko

Dokument pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” jest zgodny z założeniami i celami określonymi w innych dokumentach strategicznych wyższego szczebla. Jest również spójny z celami ochrony środowiska określonymi w dokumentach strategicznych szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego.

W ramach przeprowadzonej prognozy określone zostały cele ochrony środowiska oraz potencjalny wpływ realizacji PRPPM 2030 na te cele. Zaproponowane zostały również środki minimalizujące potencjalne oddziaływanie negatywne, które powinny być wzięte pod uwagę na etapie planowania i projektowania poszczególnych inwestycji. Przewiduje się, że w przypadku wielu przedsięwzięć będą one albo oddziaływały pozytywnie (jak te nakierowane na inwestycje służące ochronie środowiska) albo możliwe jest podjęcie skutecznych środków ograniczających oddziaływanie. W przypadku inwestycji związanych z rozbudową portów w Gdańsku i Gdyni w ich częściach zewnętrznych mogą pojawić się znaczące oddziaływania, które powinny zostać bardziej szczegółowo rozpoznane na kolejnych etapach inwestycyjnych i ewentualnie podjęte działania kompensacyjne. Dlatego też, w zakresie rozbudowy portów w Gdyni i Gdańsku, szczególnie ważne wydaje się przeprowadzenie wnikliwej oceny potencjalnych oddziaływań skumulowanych na etapie inwestycyjnym oraz odpowiednie skoordynowanie planowania i realizacji obu inwestycji. Przy tym podkreślenia wymaga fakt, że ze względu na znaczenie tych portów dla gospodarki narodowej za realizacją planów rozwojowych w Porcie Gdańsk i Porcie Gdynia przemawiają przesłanki nadrzędnego interesu publicznego.

Nie stwierdzono znaczących oddziaływań o charakterze transgranicznym wymagających przeprowadzenia procedury transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Brak przyjęcia PRPPM 2030 uniemożliwi lub znacząco opóźni realizację inwestycji przewidzianych w Programie.

Rozwój portów morskich, a co za tym idzie umożliwienie przenoszenia większej ilości ładunków na transport morski należy ocenić jako pozytywny trend w rozwoju sektora transportowego. Transport morski jest najbardziej ekonomicznym rodzajem transportu, pozwalającym przemieszczać ładunki na duże odległości, a przy tym uchodzi za stosunkowo najmniej obciążający środowisko w porównaniu z innymi gałęziami transportu, jak choćby lotniczym czy samochodowym. Rozwój żeglugi morskiej, która jest niskoemisyjna i efektywna energetycznie, powoduje mniejsze zanieczyszczenie powietrza, gleb, siedlisk przyrodniczych oraz mniej presji na obszary zamieszkałe i ludzi. Wnosi ona istotny wkład w równowagę systemu transportowego kraju, redukując generowanie tzw. kosztów zewnętrznych związanych na przykład z zanieczyszczeniem środowiska, jakie towarzyszą działalności transportowej. Szacuje się, że w Unii Europejskiej około 90% towarów w handlu zagranicznym oraz ponad 40% towarów w handlu wewnętrznym jest transportowane morzem¹. Brak podejmowania działań

¹ Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

rozwojowych w polskich portach morskich spowoduje, że większa część ładunków będzie odprawiana w portach zagranicznych, skąd do Polski będą transportowane drogą lądową transportem kołowym, obciążając istniejącą sieć drogową i zwiększając presję na tereny w otoczeniu głównych szlaków komunikacyjnych.

Realizacja inwestycji proponowanych w Programie jest niezwykle ważna dla rozwoju polskich portów morskich, dla utrzymania i wzmocnienia ich pozycji wśród portów europejskich. Porty, zwłaszcza te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są ważnym źródłem przychodów budżetu państwa z tytułu ceł i podatków związanych z obrotem towarowym. Planowane przedsięwzięcia posiadają niezwykle istotne znaczenie nie tylko dla rozwoju samego transportu morskiego i wzmocnienia bezpieczeństwa przewozów, ale również umożliwiają rozwój przemysłu związanego z transportem morskim i od niego zależnym oraz całej gospodarki narodowej. Generują także wiele miejsc pracy, co ma pozytywny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy wielu regionów. Przyjęcie i realizacja Programu stworzy możliwość dalszego dynamicznego rozwoju portów morskich i przystani, przyczyni się do wykorzystania w pełni potencjału jakim dysponują oraz wypełnienia jednego z najważniejszych priorytetów, jakim jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju transportu..

W toku przeprowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zmodyfikowano zakres inwestycji, jakie mają zostać objęte Programem.

Zmiany dotyczyły wykazu inwestycji planowanych do realizacji w ramach priorytetu 2. Usunięto z wykazu rozwój dróg wodnych, których realizacja będzie zaplanowana w innych dokumentach programowych (Program rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Program rozwoju Drogi wodnej rzeki Wisły). Programy te będą oceniane w ramach odrębnej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Program skorygowano zatem wskazując, że rozwój śródlądowych dróg wodnych stanowi element uwarunkowań zewnętrznych wspierający PRPPM 2030.

4. Sposób i zakres uwzględnienia w Programie opinii właściwych organów

W przypadku dokumentów opracowywanych przez naczelne lub centralne organy administracji rządowej, a do takich należy oceniany projekt Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, organami właściwymi w sprawie opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko są:

- Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (na podstawie art. 57 ust. 1 ustawy ocenowej);
- dyrektor urzędu morskiego (na podstawie art. 57 ust. 2 ustawy ocenowej);
- Główny Inspektor Sanitarny (na podstawie art. 58 ust. 1 ustawy ocenowej).

W związku z powyższym, projekt Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany przez następujące organy:

- Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska – pismo z dnia 17 stycznia 2019 r. stanowiące załącznik 1 do niniejszego podsumowania;
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie – pismo z dnia 4 stycznia 2019 r. stanowiące załącznik 2 do niniejszego podsumowania;
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku – pismo z dnia 11 stycznia 2019 r. stanowiące załącznik 3 do niniejszego podsumowania;
- Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni – pismo z dnia 18 marca 2019 r. stanowiące załącznik 4 do niniejszego podsumowania;
- Główny Inspektor Sanitarny – pismo z dnia 7 stycznia 2019 r. stanowiące załącznik 5 do niniejszego podsumowania.

Uwagi i wnioski zgłoszone przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz informacje o sposobie ich uwzględnienia zamieszczono w Tabeli 1.

Uwagi i wnioski zgłoszone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz informacje o sposobie ich uwzględnienia zamieszczono w Tabeli 2.

Uwagi i wnioski zgłoszone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku oraz informacje o sposobie ich uwzględnienia zamieszczono w Tabeli 3.

Uwagi i wnioski zgłoszone przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz informacje o sposobie ich uwzględnienia zamieszczono w Tabeli 4.

Uwagi i wnioski zgłoszone przez Głównego Inspektora Sanitarnego oraz informacje o sposobie ich uwzględnienia zamieszczono w Tabeli 5.

Tabela 1 *Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo z dnia 17.01.2019 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.410.18.2018.JP-1)*

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
Opinia dot. projektu Programu		
1	<p>W projektowanym Programie zidentyfikowano różne zadania organizacyjno- legislacyjne. Wśród nich, w rozdziale 4.2.2. znajduje się propozycja „podjęcia działań prawnych umożliwiających prowadzenie procesów odzysku poza instalacjami i urządzeniami urobku niebezpiecznego i wykorzystanie go do uzdatnienia terenów lądowych (podnoszeniu rzędnej terenu), bądź budowy infrastruktury portowej”. Tutejszy organ negatywnie opiniuje przedstawione w projektowanym Programie propozycje zmian w prawie w powyższym zakresie. Należy zauważyć, że odpady niebezpieczne z racji ich właściwości powodują nie tylko największe zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi, ale również w przypadku niewłaściwego ich zagospodarowania generują największe koszty ich usunięcia i dalszego prawidłowego zagospodarowania. Ponadto wykorzystanie na powierzchni ziemi urobku z pogłębiania zawierającego substancje powodujące ryzyko, może spowodować przekroczenie ich dopuszczalnej zawartości w glebie lub w ziemi, a tym samym naruszenie przepisów o ochronie powierzchni ziemi. W zależności od stanu formalno-prawnego oraz faktycznego dotyczy to naruszenia przepisów zawartych w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.) lub ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2018, poz. 954, z późn. zm.). Należy podkreślić, że w myśl ww. przepisów, w przypadku zaistnienia zanieczyszczenia pojawia się obowiązek remediacji. W związku z tym, rozważania odnośnie jakichkolwiek zmian przepisów w powyższym zakresie należałoby poprzedzić opracowaniem ekspertyzy, w której określono by sposoby postępowania z urobkiem wykazującym właściwości niebezpieczne w celu rozszerzenia jego praktycznego wykorzystania oraz zaproponowano kryteriów oceny możliwości wykorzystania urobku w zależności od stopnia zanieczyszczenia. Zgodnie z zawartą w projektowanym Programie deklaracją, Cele Programu zostaną uszczegółowione w innych dokumentach, które zostaną zaktualizowane po przyjęciu przedmiotowego dokumentu i odpowiednio dostosowane. Należy zaznaczyć, że dokumenty te mogą spełniać kryteria kwalifikujące do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, co należy mieć na uwadze przy ich opracowywaniu.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Dokonano korekty zapisów, zgodnie z propozycją. Usunięto działanie dotyczące prowadzenia procesów odzysku poza instalacjami i urządzeniami urobku niebezpiecznego i wykorzystania go do uzdatnienia terenów lądowych.</p>
Opinia dot. prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu		
1	<p>Na wstępie należy stwierdzić, że kwestią zasadniczą jest przeformułowanie zapisów projektowanego Programu oraz prognozy oddziaływania na środowisko w taki sposób, by zakres przedmiotowy przedstawionego projektu oraz zapisy prognozy były ze sobą zgodne i nie pozostawiały wątpliwości. W treści projektu oraz w prognozie pojawiają się bowiem niespójności, w tym dotyczące zadań bardzo istotnych z punktu widzenia oddziaływania na środowisko, np. związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Przykładowo, na podstawie zapisów projektowanego Programu oraz części opisowej prognozy należy uznać, że zadania z tego zakresu należą do obszaru objętego projektem. Zagadnienie to nie jest jednak opisywane konsekwentnie. Zadania związane z modernizacją śródlądowych dróg wodnych, wymieniane w projekcie Programu, są (bardzo pobieżnie) analizowane w części opisowej Prognozy oraz wspomniane m.in. w tabeli 32 oraz 34 prognozy, obejmujących zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdańsk i Szczecin. W dalszych częściach</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>W prognozie i w Programie dodano zapisy wyjaśniające, że plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych będą przedmiotem innych sektorowych dokumentów planistycznych i nie są przedmiotem niniejszego Programu, a stanowią jedynie tło dla Programu. Tym samym doprecyzowano, że rozwój śródlądowych dróg wodnych nie podlega ocenie strategicznej w ramach przyjęcia</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
	<p>tych tabel znajduje się jednak stwierdzenie, że w związku z przyjęciem „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce (...)”, na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko”. W konsekwencji w prognozie stwierdzono, że zakres dotyczący ww. dróg wodnych ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie. Jak wspomniano wyżej, analizy takie (choć pobieżne) znajdują się w prognozie i można na tej podstawie, oraz na podstawie zapisów projektowanego Programu wywnioskować, dokument będzie jednak stanowił podstawę realizacji zadań z tego zakresu. Podsumowując — należy w sposób precyzyjny zdefiniować zakres rzeczowy Programu i objąć badaniem w prognozie wszystkie zadania, realizowane w jego ramach.</p>	<p>niniejszego Programu.</p> <p>Zmian dokonano w prognozie oddziaływania na środowisko w rozdz. 4.1, 7.2, 7.4, 7.5.</p>
2	<p>W związku z wymogiem prawnym, wynikającym z art. 52 ust 1 ustawy ooś, dotyczącym przedstawienia w prognozie aktualnych informacji, dokument powinien uwzględniać aktualne etapy realizacji opisywanych działań oraz, jeżeli jest taka możliwość, również poszczególnych inwestycji, w tym tych, dla których uzyskano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec powyższego należy zweryfikować aktualność przedstawionych w tym opracowaniu informacji. Przykładowo, w prognozie opisano zakres możliwego negatywnego oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przedstawione informacje nie pokrywają się jednak z ustaleniami z oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzonej w ramach postępowania o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach o oraz z zapisami decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 5 grudnia 2018 r., znak: WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67, ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską — lokalizacja Nowy Świat. Ustalenia ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla dokumentu, obejmującego to przedsięwzięcie, nie są obecnie najbardziej aktualne. Kolejnym przykładem braku aktualnych informacji o inwestycji jest opis przedsięwzięcia pn. Modernizacja toru wodnego Świnoujście — Szczecin do głębokości 12,5 m. Autorzy podają błędnie, że prowadzone było dla niego postępowanie odwoławcze od decyzji środowiskowej (str. 156 prognozy). Tymczasem decyzja dla inwestycji pn. Modernizacja toru wodnego Świnoujście — Szczecin do głębokości 12,5 m została wydana 19 czerwca 2017 r. Następnie, w dniu 21 sierpnia 2017 r. wydano postanowienie o sprostowaniu z urzędu oczywistej omyłki, znak: WONS-OŚ.4211.17.AT.39, na które zostało złożone zażalenie. Postępowanie zażaleniowe, zostało zakończone wydaniem przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowienia z dnia 5 października 2017 r., znak: DOOŚ-DŚII.4211.5.2017.EK, uchylającego w całości skarżone postanowienie i przekazaniem sprawy do ponownego rozpatrzenia przez RDOŚ w Szczecinie. Ostatecznie oczywista omyłka została sprostowana stosownym postanowieniem. Trzeba przy tym zauważyć, że tego przedsięwzięcia także dotyczą wątpliwości "odnośnie zakresu przedmiotowego przedstawionego projektu. Nie jest jasne, czy projektowany Program stanowi ramy dla jego realizacji. Należy zauważyć, że w przypadku przedsięwzięć, dla których zostały już wydane decyzje środowiskowe kwestia ewentualnego znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, została już rozstrzygnięta. Prognoza musi być zatem zgodna z ustaleniami istniejących w obiegu prawnym decyzji administracyjnych.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Do rozdz. 7.2 dodano tabelę zestawiającą zadania inwestycyjne wykazane w Załączniku 2 do projektu Programu wraz z informacją, dla których z nich wydane zostały decyzje środowiskowe. Wnioski z przeprowadzonych ocen oddziaływania na środowisko dla tych przedsięwzięć zostały wykorzystane w prognozie dla określenia przewidywanego wpływu na środowisko i zaproponowania działań minimalizujących negatywne oddziaływania.</p>
3	<p>Projektowany dokument jest zróżnicowany pod względem stopnia szczegółowości zapisów, co może stanowić pewną trudność metodyczną podczas oceny, jednak jest to sytuacja często spotykana przy strategicznej ocenie oddziaływania na</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Jako podstawową metodę oceny oddziaływania na</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
	<p>środowisko. W pewnych przypadkach w projekcie wskazano jedynie ogólne kategorie działań, przewidzianych do realizacji, w innych — zakłada się realizację konkretnych typów przedsięwzięć w konkretnych lokalizacjach, wreszcie — projekt obejmuje także pojedyncze przedsięwzięcia, będące na różnych etapach realizacji, w tym takie, dla których uzyskano już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec tej różnorodności, Autorzy prognozy zaproponowali rozwiązanie metodyczne tzw. analizy przez cele, czyli badania na poziomie oddziaływań dla poszczególnych typów inwestycji. Dla inwestycji zdefiniowanych bardziej precyzyjnie, przewidzianych w portach w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu przewidziano dokładniejsze analizy. Podejście to wydaje się nie w pełni prawidłowe w świetle przepisu art. 52 ust 1 ustawy ooś, wskazującego ma konieczność dostosowania oceny do stopnia szczegółowości ocenianego projektu. Wykonanie analiz ogólnych, na podstawie wiedzy teoretycznej jest prawidłowe w przypadku zadań słabo zdefiniowanych, o niesprecyzowanej lokalizacji. Analizy bardziej szczegółowe powinny jednak dotyczyć wszystkich przypadków, gdy ich wykonanie jest możliwe. Ich prowadzenie nie powinno być ograniczone wyłącznie do wspomnianych wyżej czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, bowiem projektowany Program obejmuje bardziej dokładnie scharakteryzowane działania i przedsięwzięcia także w innych lokalizacjach. Przykładowo, w ramach realizacji Programu planowane są działania także w portach morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, np. port w Policach, port w Stepnicy (załącznik 2 do Programu, str. 128, 129, poz. 45, 46). Nie wyjaśniono dlaczego na str. 63 Prognozy, w tabeli 6 uwzględniono jedynie 8 tzw. „kluczowych” portów. Pominięto np. port w Stepnicy, który objęty jest zidentyfikowanymi działaniami w ramach analizowanego dokumentu. Należy przy tym zauważyć, że w wyznaczonym buforze (5 km) od portu Stepnica znajdują się obszarowe formy ochrony przyrody. Nie można się zgodzić ze stwierdzeniem Autorów prognozy, że analiza „przez cele” jest najlepszą metodą w przypadku, gdy oceniany dokument „obejmuje dużą różnorodność działań oraz przewiduje działania nie będące inwestycjami, dla których informacje o potencjalnych skutkach środowiskowych są trudne do oceny ilościowej” (str. 16 prognozy). Samo zróżnicowanie działań oraz brak możliwości oceny ilościowej nie są wystarczającymi przesłankami do ograniczenia zakresu oceny do analiz ogólnych. Ocena jakościowa może być oceną dogłębną i przynoszącą konkretne rezultaty. Podsumowując, decydująca dla przyjętej metody oceny powinna być możliwość przeprowadzenia bardziej szczegółowych badań dla poszczególnych zadań, objętych projektowanym Programem. W związku z powyższym, zakres prognozy, w tym metodyka, zastosowana przy analizach oddziaływania realizacji założeń projektowanego Programu na środowisko, powinny w pełniejszy sposób uwzględniać informacje dotyczące wszystkich dokładniej zdefiniowanych działań, w tym przewidzianych do realizacji na obszarze portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.</p>	<p>środowisko zastosowaną w prognozie zachowano „metodę przez cele”. Analizy oparte o tą metodę zostały uzupełnione o bardziej szczegółowe dane pochodzące z przeprowadzonych i udokumentowanych ocen oddziaływania na środowisko dla tych przedsięwzięć ujętych w Programie, dla których wydane zostały decyzje środowiskowe. Uzupełniono rozdział opisujący podejście metodyczne o wyjaśnienie dotyczące wykorzystania dostępnych danych pochodzących z przeprowadzonych ocen oddziaływania na środowisko w odniesieniu do konkretnych zadań inwestycyjnych wymienionych w Załączniku 2 do Programu, dla których wydane zostały decyzje środowiskowe. Tabelę z zestawieniem zadań inwestycyjnych zawartych w projekcie Programu wraz z adnotacją o wydanych decyzjach środowiskowych dodano do rozdz. 7.2.</p> <p>W szczegółowych analizach zawartych w rozdz. 7.4 i 7.5 odnoszących się do wpływu na cele określone dla JCWP i obszarów chronionych uzupełniono informacje o oddziaływaniu konkretnych inwestycji planowanych w portach niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej (dotyczy m.in. portów w Stepnicy, Policach, Kołobrzegu, Ustce, Darłowie, Elblągu).</p>
4	<p>Konieczna jest weryfikacja prognozy w zakresie metody oceny oddziaływania na formy ochrony przyrody i materiałów źródłowych dla tej oceny oraz dokonania na podstawie tej weryfikacji korekt i uzupełnień. Niezbędne jest rozszerzenie informacji metodycznych o wyjaśnienie wielkości buforu, jaki został wybrany dla analiz. W uzasadnieniu wyboru należałoby odnieść się do rodzajów planowanych działań, zasięgu przewidywanych oddziaływań, uwzględnić wymagania siedliskowe i biologię przedmiotów ochrony, a także cele, dla których zostały utworzone występujące na analizowanym terenie obszarowe formy ochrony przyrody. Konieczna jest także weryfikacja listy obszarów chronionych, wytypowanych do analiz. Przykładowo, rezerwat florystyczny Zdroje jest oddalony od Portu Szczecin ok. 3,9 km, ale nie został on uwzględniony w tabeli 8 na str. 79 prognozy. W analizie pominięto również obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Police -</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Opis przyjętej metodyki uzupełniono o wyjaśnienia dotyczące sposobu określania zakresu potencjalnych oddziaływań na obszary chronione (rozdz. 3 i rozdz. 7.2), odnosząc się do zróżnicowanej dokładności danych dotyczących planowanych zadań inwestycyjnych. Dodano zestawienie konkretnych zadań inwestycyjnych zawartych w projekcie Programu określając, dla których spośród nich</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
	<p>kanały PLH320015, który jest oddalony od Portu: Szczecin o około 4,7 km. Wśród form ochrony przyrody znajdujących się w promieniu do 5 km od Portu Szczecin wskazano rezerwat Bukowe Zdroje (oddalony ok. 4,5 km), dla którego jednakże nie przedstawiono celów ochrony. Cele te zostały określone w Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie rezerwatu przyrody "Bukowe Zdroje im. Profesora Tadeusza Dominika". W przypadku Portu w Stepnicy zidentyfikowano jedynie kolizje działań wynikających z projektowanego Programu, z obszarami Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 oraz Zalew Szczeciński PLB320009 (tab. nr 4, str. 62). Nie uwzględniono natomiast następujących obszarów sieci Natura 2000, znajdujących się w buforze do 5 km od Portu w Stepnicy: Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033, Ostoja Goleniowska PLH320013, Puszcza Goleniowska PLB320012, Łąki Skoszewskie PLB320007. W tabeli nr 9 na str. 83 prognozy, w wierszu dotyczącym Portu Gdańsk, brakuje natomiast informacji o Trójmiejskim Parku Krajobrazowym, którego otulina oddalona jest od granicy portu o około 2 km, zaś teren samego parku o około 4 km. Weryfikacji wymagają również zapisy prognozy dotyczące zidentyfikowanych przedmiotów ochrony. Przykładowo, zgodnie z aktualnym SDF dla obszaru o znaczeniu dla Wspólnoty Dolina Słupi PLH220052, przedmiotem ochrony jest również poczwarówka jajowata (<i>Vertigo moulinsiana</i>). Nie została ona wymieniona w tabeli na str. 161 i 162, wśród przedmiotów ochrony ww. obszaru sieci Natura 2000. Należy podkreślić, że powyższe braki są jedynie przykładami, wskazującymi na konieczność dokonania przeglądu całej dokumentacji, celem jej poprawy i uzupełnienia.</p>	<p>wydane zostały decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Zweryfikowano informacje dotyczące lokalizacji poszczególnych portów względem obszarów chronionych oraz dane dotyczące celów i przedmiotów ochrony w tych obszarach.</p> <p>Zmiana nie ma wpływu na wnioski merytoryczne zawarte w Prognozie.</p>
5	<p>Analiza wpływu założeń projektowanego Programu na formy ochrony przyrody powoływane przez organy szczebla krajowego i regionalnego, tj.: parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu oraz obszary sieci Natura 2000, powinna się odnosić do zakazów i celów ochrony poszczególnych form ochrony przyrody, które zostały ustanowione w stosownych aktach prawnych je powołujących oraz w aktach prawnych ustanawiających plany ochrony, zadania ochronne, plany zadań ochronnych, a także w projektach ww. dokumentów. Należy także uwzględnić informacje z aktualnych formularzy SDF i zidentyfikować przedmioty ochrony, które mogą podlegać oddziaływaniom w związku z realizacją postanowień Programu. Zagrożenia dla obszarów sieci Natura 2000 powinny zostać określone w stosunku do planowanych w ramach dokumentu działań, w kontekście celów, jakie mają spełniać te obszary. Istotne jest, aby podczas analiz uwzględnić także oddziaływania pośrednie. Ingerencja w tereny objęte ochroną musi być uzasadniona w sposób szczegółowy i niebudzący żadnych wątpliwości. Wymienienie celów ochrony, bądź zamieszczenie opis obszaru chronionego nie są wystarczające. Informacje muszą odnosić się do założeń Programu, a także o ile tylko jest taka możliwość - do konkretnych działań planowanych w ocenianym dokumencie.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>W rozdz. 7.5 w ocenach szczegółowych dotyczących oddziaływania poszczególnych zadań inwestycyjnych oraz w analizach dotyczących oceny wpływu na obszary chronione narażone na negatywne oddziaływania uzupełniono opisy o informacje wynikające z przeprowadzonych ocen oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć, dla których wydano decyzje środowiskowe.</p>
6	<p>Weryfikacja i uzupełnienie zapisów, dotyczących oddziaływań na obszary chronione są szczególnie istotne w odniesieniu do obszarów Natura 2000. Przykładowo, w rozdziale 7.5. Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności” stwierdzono m.in., że „wszelkie inwestycje związane z budową lub modernizacją torów podejściowych, w tym budową/rozbudową obrotnic, falochronów, mogą wymagać przynajmniej przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000. Oznacza to, że Autorzy dostrzegają możliwość wystąpienia zagrożeń dla takich obszarów. Autorzy dostrzegają także możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000 w związku z realizacją inwestycji na obszarach portów, ponieważ wiele z nich graniczy, lub jest częściowo położone w granicach takich obszarów. Zapisy dotyczące możliwości wystąpienia znaczącego</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Analizy przedstawione w rozdz. 7.5 odnoszące się do wpływu na bioróżnorodność, w tym na obszary chronione rozszerzono w oparciu o przegląd materiałów opracowanych na potrzeby procedur oceny oddziaływania na środowisko, w przypadku przedsięwzięć, które uzyskały decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wykorzystano informacje o identyfikacji potencjalnych</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
	<p>negatywnego oddziaływania na siedliska i gatunki będące przedmiotami ochrony obszarów sieci Natura 2000, powinny zatem zostać przedstawione w prognozie w powiązaniu ze wskazaniem adekwatnie zaprojektowanych działań minimalizujących i kompensujących. Obecnie prognoza zawiera niepełne informacje w tym zakresie. Przykładowo, z ustaleń prognozy wynika, że istnieje możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar specjalnej ochrony ptaków Zatoka Pucka PLB220005 w przypadku budowy Portu Centralnego oraz Portu Zewnętrznego (tab. 32, str. 145 oraz tab. 33, str. 147). W związku z powyższym Autorzy dokumentu, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś, zobligowani są do analizy przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614, ze zm.). W przypadku konieczności zastosowania kompensacji wynikającej z ww. art. 34 ustawy o ochronie przyrody, musi ona dotyczyć wyłącznie tych działań, które wiążą się z naprawą szkodliwego wpływu na przedmioty i cele ochrony obszaru sieci Natura 2000, objęte znaczącym negatywnym oddziaływaniem. Stąd ważnym jest wskazanie, których przedmiotów ochrony może dotyczyć znaczące negatywne oddziaływanie i zaproponowanie działań kompensujących, adekwatnych do prognozowanych strat, dostosowanych do potrzeb danych gatunków. W prognozie zaproponowano jedynie ogólnie jeden typ rozwiązania - budowę platform lęgowych (str. 155), bez informacji których gatunków to rozwiązanie miałoby dotyczyć. Należy zatem podkreślić, że aby prognoza wypełniała warunki art. 55 ust. 2 ustawy ooś, w powiązaniu z art. 34 ustawy o ochronie przyrody, po jednoznacznym zidentyfikowaniu konkretnych siedlisk i gatunków, których może dotyczyć znaczące negatywne oddziaływanie, konieczne jest wskazanie skutecznych i adekwatnych środków kompensujących dla wszystkich przypadków, dla których kompensacja jest wymagana w świetle art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Należy przy tym bazować na kompletnych materiałach, dotyczących potencjalnie narażonych obszarów i gatunków, zweryfikowanych zgodnie z zaleceniami, przedstawionymi we wcześniejszych fragmentach niniejszego stanowiska. Podsumowując, prognoza powinna zostać zweryfikowana i uzupełniona tak, by projektowany dokument mógł zostać przyjęty zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś. Zgodnie z tym przepisem, projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Można zezwolić na realizację dokumentu mogącego znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, jeśli przemawiają za tym niezbędne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Powyższa przesłanka może zostać uznana tylko w przypadku braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zagwarantowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, możliwe jest zezwolenie na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 w odniesieniu do następujących celów: ochrona zdrowia i życia ludzi, zapewnienie bezpieczeństwa powszechnego i uzyskanie korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego. W sytuacji gdy przyjęcie dokumentu, który może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, wynika z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed przyjęciem dokumentu, wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej. Mając na uwadze przytoczone przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w związku z realizacją postanowień projektowanego dokumentu, należy w prognozie wyraźnie wykazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.</p>	<p>oddziaływań, możliwościach i konieczności minimalizacji.</p> <p>Rozszerzono analizę przesłanek zawartych w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody w odniesieniu do obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, na którym może dojść do kumulacji oddziaływań w związku z realizacją szeregu inwestycji w obrębie portów w Gdyni i Gdańsku, w tym rozszerzono analizę istnienia nadrzędnego interesu publicznego. Uzupełniono zestaw działań minimalizujących i kompensacyjnych negatywne oddziaływanie na przyrodę, zarówno w tabelach zamieszczonych w rozdz. 7.4 i 7.5, jak i w rozdz. 9, gdzie w szczególności rozszerzono opis środków minimalizujących odnosząc się do poszczególnych grup organizmów wodnych, które w szczególności mogą być narażone na oddziaływania inwestycji portowych. Wykorzystano wnioski wynikające z analizy raportów o oddziaływaniu na środowisko oraz kart informacyjnych przedsięwzięć, dla których wydano decyzje środowiskowe.</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
7	<p>Trzeba podkreślić, że analizy oddziaływania na komponenty przyrodnicze, zostały ograniczone w prognozie do oceny wpływu na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności” (rozdział 7.5). Brak nawet ogólnych informacji na temat możliwych oddziaływań na pozostałe komponenty przyrodnicze środowiska, które nie będą podlegać ochronie obszarowej. Należy zatem uzupełnić prognozę w zakresie oceny możliwości wystąpienia oddziaływań na florę i faunę, w tym na rośliny i zwierzęta objęte ochroną gatunkową zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 10 ustawy o ochronie przyrody. W opracowaniu powinien się ponadto znaleźć przynajmniej katalog propozycji działań minimalizujących, które mogłyby zostać wykorzystane w przypadku przewidywanych typów inwestycji dla ochrony określonych grup organizmów żywych. O ile to możliwe, warto również uwzględnić wskazania co do ewentualnych działań kompensacyjnych.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Treść rozdz. 7.5 uzupełniono o potencjalne oddziaływania na gatunki podlegające prawnej ochronie. Stosowne uzupełnienia w zakresie potencjalnych działań minimalizujących i ewentualnych kompensacji proponowanych dla poszczególnych grup organizmów zamieszczono w rozdz. 9.</p>
8	<p>Szczególnie istotne jest dokonanie wnikliwej analizy oddziaływań na ptaki wskutek zmiany sposobu zagospodarowania wybrzeża. W zakresie możliwych zagrożeń, należy zwrócić uwagę m.in. na takie zagadnienia, jak możliwość splotu wód zaoliwionych i usytuowanie przy nadbrzeżu nowych obiektów, stwarzających ryzyko kolizji. Odnośnie skutków realizacji postanowień programu na awifaunę, należy wnikliwie opisać oddziaływania takie jak: utrata siedliska w wyniku zajęcia terenu, przepłoszenia, powstania trwałej bariery na szlaku migracji, zaburzeń migracji ptaków z powodu światła statków lub konstrukcji (szczególnie słabszych osobników, które będą chętnie podążały do źródła światła). Ponadto należy ocenić wpływ realizacji postanowień projektowanego Programu na zmianę, ilościową i jakościową bazy pokarmowej ornitofauny, wynikającą z pogłębiania torów podejścia do portów. W analizach zmian w bazie pokarmowej należy również odnieść się do kwestii ewentualnego pogorszenia się jakości siedlisk ptaków zimujących (populacje te mają bardzo wąski margines bezpieczeństwa podczas zimy dla zachowania odpowiedniej kondycji). Po uzupełnieniu analiz w powyższym zakresie należy przedstawić przykładowe działania minimalizujące i kompensujące. Odnośnie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na ichtiofaunę, należy rozważyć adekwatność działań takich jak np.: dobór terminów prowadzenia prac (jeśli to możliwe należy podać terminy dla poszczególnych obszarów prac), zastosowanie kurtyn bąbelkowych, soft startów oraz przegród. Odnośnie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na ornitofaunę lęgową, zimującą oraz przelotną, należy rozważyć przykładowo rozwiązania takie jak: dobór odpowiednich terminów realizacji prac w strefie brzegowej, wskazanie terminów ograniczenia prac, w tym prac czerpalnych (jeśli to możliwe należy podać terminy dla poszczególnych obszarów prac).</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>W zakresie oddziaływania na awifaunę w rozdz. 7.5 oraz w wykazie propozycji środków minimalizujących skutki oddziaływań na poszczególne grupy organizmów związanych ze środowiskiem morskim dokonano uzupełnień, wykorzystując dane z przeprowadzonych ocen oddziaływania na środowisko, zawarte w raportach o oddziaływaniu na środowisko lub kartach informacyjnych. Przykładowo, opisano propozycje ograniczeń czasowych dla niektórych typów robót, wynikające z wymagań poszczególnych grup zwierząt.</p> <p>Spośród wskazanych w uwadze potencjalnych oddziaływań na awifaunę większość nie znajduje odzwierciedlenia w analizowanych raportach o oddziaływaniu na środowisko, jakie były opracowane dla części przedsięwzięć wymienionych w Programie, dotyczy to m.in. zagrożeń związanych ze splotem wód zaoliwionych, ryzykiem kolizji z nowymi obiektami na nabrzeżach, powstaniem trwałej bariery na szlaku migracji, zaburzeniem migracji ptaków z powodu światła statków lub konstrukcji. W przeanalizowanych raportach o oddziaływaniu na środowisko oceniane były również oddziaływania związane ze zmianami w bazie pokarmowej i pogorszeniem jakości siedlisk ptaków (w tym ptaków zimujących), jednak nie zostały one uznane za znacząco negatywne.</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
9	<p>W zamieszczonych w prognozie analizach brakuje oznaczeń lub wyjaśnień co do rodzaju zidentyfikowanych oddziaływań, zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. e ustawy ooś, tj. podziału na oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Kompleksowa charakterystyka zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań zawarta jest w rozdz. 7.2 w tabelach 24, 25, 26. Stosowne uzupełnienia w opisach oddziaływań zawarto w rozdz. 7.3, 7.4, 7.5.</p>
10	<p>Konieczne jest ponadto rozszerzenie informacji odnośnie możliwości wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym. W rozdziale 6 prognozy pt. Charakterystyka obszaru objętego potencjalnym oddziaływaniem w kontekście środowiskowym, określając zakres przestrzenny analiz wymieniono m.in. „morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną Republiki Federalnej Niemiec w obrębie Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego” oraz „Zalew Wiślany w części, będącej na terytorium Federacji Rosyjskiej obszar w granicach portów morskich” (przy czym ostatni fragment tego zdania wydaje się być błędem redakcyjnym). Z analiz przedstawionych w prognozie w postaci macierzy dla typu inwestycji „śródlądowe drogi wodne” (str. 122 prognozy) wynika, że w tym przypadku mogą wystąpić istotne zagrożenia dla różnorodności biologicznej oraz roślin i siedlisk przyrodniczych. Możliwość wystąpienia oddziaływań na środowisko wodne została także stwierdzona w przypadku zadań, związanych z rozwojem infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza, w tym prac dotyczących torów wodnych. W rozdziale 8 pt. Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych wymieniono obszary należące do innych państw, dla których prowadzono analizy. Stwierdzono także, iż projektowany Program wskazuje do realizacji przedsięwzięcia, wymienione w załączniku I do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r., takie jak: porty handlowe oraz szlaki wodne i porty śródlądowe, spełniające kryteria konieczności przeprowadzenia analizy oddziaływań transgranicznych. Autorzy następnie zwracają uwagę, że działania w tym zakresie będą skoncentrowane głównie na rozbudowie istniejącej infrastruktury, przywracaniu parametrów (rewitalizacji/modernizacji), dostosowywaniu do standardów europejskich i realizacji zapisów strategii paneuropejskich, takich, jak sieć TEN-T. Należy podkreślić, że żadna z powyższych okoliczności nie stanowi argumentu za nie prowadzeniem postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w sytuacji gdy wystąpienie takiego oddziaływania jest możliwe. Ponadto ze względu na opisywane wyżej niejasności w zapisach projektowanego Programu i prognozy trudno stwierdzić np. w jakim zakresie obejmuje on zadania z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej. Pewne zadania będą z pewnością zadaniami całkowicie nowymi. Zamieszczone w rozdziale informacje o planowanych działaniach ww kontekście możliwości wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym wymagają zatem weryfikacji i uzupełnienia. Obecna konkluzja Autorów o braku konieczności przeprowadzenia postępowania transgranicznego nie jest poparta żadną argumentacją merytoryczną, konieczne jest zatem jej przedstawienie.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Rozdz. 8 dotyczący braku oddziaływań transgranicznych uzupełniono m.in. w oparciu o wyniki przeprowadzonych ocen oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których wydano decyzje środowiskowe. W szczególności przytoczono ustalenia zawarte w raportach o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięć pn: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m oraz „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, gdyż są to dwie duże inwestycje, w przypadku których można było mieć podejrzenie wystąpienia oddziaływań transgranicznych. W ocenach oddziaływania tych przedsięwzięć nie stwierdzono jednak oddziaływań wykraczających poza terytorium Polski.</p> <p>W rozdz. 8 wyjaśniono również, że rozwój śródlądowych dróg wodnych nie wchodzi w zakres niniejszego Programu, a więc nie podlega ocenie w prognozie, natomiast będzie rozwinięty, analizowany i oceniany w odrębnych dokumentach programowych i dedykowanej im strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W PRPPM 2030 informacje o konieczności rozwoju śródlądowych dróg wodnych zostały zamieszczone tylko w kontekście uwarunkowań zewnętrznych tworzących tło dla przedsięwzięć wymienionych w Programie. W tym zakresie skorygowano zapisy zarówno Programu, jak i prognozy.</p>
11	<p>Odnośnie przedstawionej w prognozie analizy wariantów alternatywnych, przede wszystkim dla zadań związanych z realizacją priorytetów 1 i 2, należy zauważyć, że Autorzy skupili się praktycznie wyłącznie na zadaniach przewidzianych do realizacji w obrębie samych portów — przede wszystkim 4 portów „kluczowych”. Nie przedstawiono informacji na temat</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Rozdz. 6.2 uzupełniono o bardziej szczegółowe wyjaśnienie dotyczące braku alternatyw dla Programu w zakresie celów</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
	<p>alternatyw dla innych zadań i celów Programu. Być może zbadano takie możliwości, jednak w prognozie brak na ten temat jakichkolwiek informacji. Wspomina się wyłącznie o konieczności przeprowadzenia analiz wariantowych na etapie realizacji poszczególnych inwestycji w ramach ocen oddziaływania na środowisko. Takie uproszczone podejście do zagadnienia analizy wariantowej, wobec zakresu merytorycznego projektowanego Programu wydaje się nieuzasadnione. Nie wszystkie przedsięwzięcia realizowane w związku z przyjęciem przedstawionego dokumentu będą wymagały przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Samo ukierunkowanie Programu w określony sposób może natomiast mieć istotne skutki środowiskowe. Ponadto analizy wariantowe na poziomie oceny strategicznej mają inny charakter niż analizy dokonywane na etapie realizacji dla pojedynczego przedsięwzięcia. Autorzy Prognozy, w opinii tut. organu, powinni zbadać, czy dla zaproponowanych w projektowanym Programie środków realizacji założonych w nim celów (takich jak np. rozwój żeglugi śródlądowej) nie istnieją racjonalne alternatywy bardziej przyjazne dla środowiska i przedstawić wnioski z tego badania wraz z uzasadnieniem.</p>	<p>i działań, co wynika z wymagań dokumentów strategicznych wyższego szczebla.</p>
12	<p>W ocenie GDOŚ kwestią dyskusyjną jest wskazanie obecnie prowadzonych przez różne instytucje badań monitoringowych jako wyłącznej metody analizy skutków realizacji projektowanego dokumentu. W ramach powszechnych programów monitoringu gromadzi się informacje dotyczące różnych elementów środowiska, ale nie są one ukierunkowane na badanie oddziaływań, związanych z realizacją konkretnych planów lub przedsięwzięć. Takie badania mogą nie być wystarczające do ustalenia skutków realizacji projektowanego Programu i wymienionych w nim inwestycji, ponieważ trudno będzie je wyodrębnić. Zdaniem tut. organu warto zastanowić się nad zaprojektowaniem, na podstawie przeprowadzonych analiz, bardziej ukierunkowanych metod badania skutków realizacji projektowanego Programu, ze wskazaniem co, w jakim zakresie i z jaką częstotliwością powinno być badane. Można przy tym zaproponować źródła danych, z których należy korzystać (np. wspomniane programy monitoringu), ale wskazanie źródła danych nie powinno zastępować określenia metody. Zaleca się także rozważenie zamieszczenia w prognozie wskazania do prowadzenia monitoringu przedrealizacyjnego w celu identyfikacji stałych obszarów łęgów, zimowania ptaków oraz miejsc koncentracji populacji przelotnych, tak aby możliwy był dobór optymalny terminów prowadzenia prac w danych fragmentach prowadzonych inwestycji. Taki monitoring mógłby być prowadzony na obszarach cennych przyrodniczo, w tym w szczególności objętych ustawową formą ochrony, gdzie stwierdzono negatywny wpływ na przedmioty ochrony, jak np. Zatoka Pucka PLB220005.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Rozszerzono opis zakresu badań monitoringowych w rozdz. 10, w tym wskazano na znaczenie monitoringu przedinwestycyjnego i nadzoru przyrodniczego w ramach planowanych do przeprowadzenia inwestycji.</p>
13	<p>W prognozie słusznie wskazano, że przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych. Z uwagi na krajowe oraz unijne akty prawne dotyczące inwazyjnych gatunków obcych zagadnienie to powinno także zostać uwzględnione przy planowaniu monitoringu skutków realizacji założeń dokumentów. Ponadto prognoza powinna zawierać przynajmniej zarys procedur, jakie będą wykonywane w ramach wdrażania ustaleń Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami przyjętej 13 lutego 2004 r.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Propozycje monitoringu w rozdz. 10 uzupełniono o monitoring gatunków obcych.</p> <p>Odniesienie się do zagadnień związanych z postępowaniem z wodami balastowymi w kontekście wprowadzania gatunków obcych znajduje się w rozdz. 7.5, a zarys procedur, jakie będą wykonywane w ramach wdrażania Konwencji Balastowej znajdują się w rozdz. 9. Autorzy prognozy stoją na stanowisku, że zapisy w tej kwestii</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
		zamieszczone w rozdz. 9 (w wersji przekazanej do opiniowania przez GDOŚ) są wystarczające na poziomie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Tabela 2 *Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie (pismo z dnia 04.01.2019 r., znak: OW.IV.070.001.02.19/ OW-IV.070.1.19.AZ(15))*

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
Opinia dot. projektu Programu		
1	[...] zwracam uwagę na konieczność poprawienia zapisów Programu, zgodnie z pismem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 stycznia 2019 r., znak: PO.I.0230.83.2018 - w odniesieniu do Załącznika nr 2: Plan finansowy programu poz. 43. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”, bowiem kwoty wymienione w tej pozycji są nieaktualne. W załączonej tabeli do ww. pisma przedstawiono aktualne kwoty przewidziane na realizację projektu, zgodne z Harmonogramem Realizacji Projektu stanowiącym załącznik nr 3 do Umowy o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0012/17 oraz Aneksu do Umowy o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0012/17-01.	<i>Uwaga uwzględniona.</i> Dokonano zmiany zapisów, zgodnie z uwagą.
2	str. 27 Programu proponuje się zamienić zapis w tabeli 4 Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku w odniesieniu do portu Świnoujście, w wierszu Dopuszczalne zanurzenie i długość statków na: „Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach: Port Wewnętrzny: zanurzenie - 13,5 m, Port Zewnętrzny: 13,5 m, a dla zbiornikowców 12,5 m; maksymalna długość statków: Port Wewnętrzny 270 m, Port Zewnętrzny: 320 m; wg grup ładunków: 1. LNG: 320 m długość, 12,5 m zanurzenie. 2. wszystkie ładunki (bez względu na rodzaj ładunku): 270 m długość, 13,7 m zanurzenie, promy: 230 m długość, 9,8 m (z możliwością po pogłębieniu do 11,2 m) zanurzenia”	<i>Uwaga uwzględniona.</i> Dokonano zmiany zapisów, zgodnie z uwagą.
3	str. 52 Programu proponuje się w tekście, w odniesieniu do podanych przykładów portów posiadających wyłącznie grunty należące do Skarbu Państwa - usunąć port Lubin, bowiem w porcie tym znajdują się nie tylko działki Skarbu Państwa, a także działka należąca do firmy Jars sp. z o.o.	<i>Uwaga uwzględniona.</i> Dokonano zmiany zapisów, zgodnie z uwagą.
4	na str. 55 Programu proponuje się zamienić zapis w tabeli 8 Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w odniesieniu do wiersza dotyczącego portu Wapnica, w kolumnie łączna długość nabrzeży (m) - z 177,5 m na 352,5 m	<i>Uwaga uwzględniona.</i> Dokonano zmiany zapisów, zgodnie z uwagą.
Opinia dot. prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu		
-	Nie zgłoszono uwag.	Nie dotyczy.

Tabela 3 *Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku (pismo z dnia 11.01.2019 znak NP.-070/84-1/18/19)*

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
Opinia dot. projektu Programu		
	<ul style="list-style-type: none"> • Nie wniesiono uwag . 	Nie dotyczy.
Opinia dot. prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu		
	Nie wniesiono uwag.	Nie dotyczy.

Tabela 4 *Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (pismo z dnia 18.03.2019 r., znak: INZ1.1-MGw-8103-38-18/19)*

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
Opinia dot. projektu Programu		
	Nie wniesiono uwag.	Nie dotyczy.
Opinia dot. prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu		
	<p>Prognoza wymaga zweryfikowania i uzupełnienia zgodnie z wymogami, które wynikają z art. 51 ust. 2 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, w szczególności w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem; • oddziaływania na integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000; • potencjalnych oddziaływań skumulowanych; • rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie i kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w dokumencie. 	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Treść uwagi w ogólnym zarysie jest tożsama z uwagami zgłoszonymi przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, których uwzględnienie traktuje się jako uwzględnienie uwag wniesionych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.</p> <p>Zapisy prognozy zostały zweryfikowane i uzupełnione w podrozdziałach 5.5 i 7.5 (w śródtytule „Ocena wpływu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000” (od str. 173).</p>
	<p>Weryfikacji powinny podlegać treści merytoryczne prognozy, w szczególności podrozdział 5.5. W opracowaniu prognozy powinny zostać wykorzystane aktualnie obowiązujące akty prawne dotyczące ochrony przyrody i środowiska, a w kontekście podrozdziału 5.6, ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>W podrozdziałach 5.5.3, 5.5.5, 5.5.6, 5.5.7 zweryfikowano i uzupełniono wykaz obszarów chronionych i przedmiotów ochrony w obszarach chronionych.</p> <p>W podrozdziale 5.6.1 zweryfikowano dane o polskich obszarach morskich.</p>
	<p>Na str. 152 tabela 36 Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Elbląg oraz Stepnica, odnośnie Portu Elbląg należy zaktualizować informacje dotyczącą trwającego postępowania w sprawie wydania decyzji dla zadania inwestycyjnego budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 29.01.2019 znak TI.1-PK-221/123/19.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Zapisy tabeli pt. „Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, Elbląg oraz Stepnica– wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności” zaktualizowano biorąc pod uwagę wydaną decyzję środowiskową dla zadania pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką</p>

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
		Gdańską”.
	Błędnie wskazano sygnatury pism w „Spisie załączników: Załącznik 1”.	<i>Uwaga uwzględniona</i> Skorygowano sygnatury pism w spisie załączników: Załącznik 1.

Tabela 5 Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego (pismo z dnia 07.01.2019 r., znak: GIS-HŚ-NS-4311-00064/ES/18; SK 00590/2019)

Lp.	Opinia właściwego organu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
	Nie wniesiono uwag do przedłożonych dokumentów.	Nie dotyczy.

5. Sposób i zakres uwzględnienia w Programie zgłoszonych uwag i wniosków

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko organ opracowujący projekt dokumentu – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami działu III rozdziału 1 i 3 ustawy ocenowej.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej umożliwiło zapoznanie się z projektem Programu oraz z prognozą oddziaływania na środowisko w siedzibie Ministerstwa oraz umieściło wspomniane dokumenty w formie plików elektronicznych na stronie internetowej Ministerstwa: <https://www.gov.pl/web/gospodarkamorska>, w zakładce Programy i projekty.

Udział społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko projektu Programu zapewniony został w dniach od 7 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. Natomiast w dniach od 7 grudnia 2018 r. do 14 stycznia 2019 r. prowadzone były konsultacje publiczne projektu Programu, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307, z późn. zm.).

W dniu 19 grudnia 2018 r. w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w Warszawie przy ul. Nowy Świat 6/12, odbyła się konferencja konsultacyjna projektu Programu oraz prognozy oddziaływania na środowisko.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zapewniło możliwość zgłaszania uwag i wniosków do dokumentacji:

- w formie pisemnej na adres pocztowy: Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa;
- ustnie do protokołu w dni robocze, w godzinach od 9.00 do 15.00 w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w budynku przy ul. Nowy Świat 6/12 w Warszawie (Departament Gospodarki Morskiej);
- wypełniając ankietę bezpośrednio w miejscu udostępnienia dokumentów sprawy;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym (poprzez e-mail na adres: SekretariatDGM@mgm.gov.pl).

W wyniku udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu zgłoszone zostały uwagi i wnioski od następujących podmiotów:

- Burmistrz Miasta i Gminy Stepnica
- ZPM Darłowo Sp. z o.o.
- ZPM Kołobrzeg Sp. z o.o.
- Stocznia Południe Morski Park Przemysłowy
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

- PERN S.A.
- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
- Prezydent Miasta Koszalina
- Wójt Gminy Cedry Wielkie
- „Szkuner” Sp. z o.o.
- Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin
- Miejski Zarząd Portu Jastarnia
- Związek Małych Portów Morskich
- Gmina Sianów
- Miasto Świnoujście
- Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o.
- Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
- Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
- Rada Interesantów Portu Szczecin
- Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.
- Związek Miast i Gmin Morskich
- Wydział Polityki Gospodarczej Urzędu Miejskiego w Gdańsku
- Gmina Jastarnia
- Miasto Łeba
- Trzebiatów.

Uwagi zgłosiło także Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Wszystkie ze zgłoszonych uwag i wniosków zostały rozpatrzone przez MGMIŻŚ. Informacje o sposobie ich uwzględnienia zebrano w poniższych tabelach 6, 7 i 8.

Tabela 6 Uwagi i wnioski do projektu Programu oraz prognozy oddziaływania na środowisko zgłoszone w trakcie udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentu

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
1.	BURMISTRZ MIASTA I GMINY STEPNIKA	na stronie 52 opracowania w wersji 4		proszę o dopisanie w nawiasie treści „(w których realizowana jest funkcja przeładunkowo- składowa, rybołówstwa oraz sportowo- żeglarska i które są dobrze rozwinięte pod względem infrastrukturalnym)”		Uwaga nieuwzględniona. W analizowanym fragmencie celowo zawarte jest odniesienie do funkcji przeładunkowo- składowej, która wyróżnia porty regionalne np. w Stepnicy, czy Elblągu. Podkreślić należy, że w zestawieniu tabelarycznym widnieją wszystkie funkcje właściwe dla Portu Stepnica – także te związane z obsługą rybołówstwa i żeglarstwem.
2.	BURMISTRZ MIASTA I GMINY STEPNIKA	na stronie 53 opracowania w wersji 10		proszę o dopisanie treści „...związaną z tworzeniem możliwości zaopatrywania w paliwo jednostek pływających, w tym sportowo- żeglarskich i rybackich (przykłady Pucka, Dziwnowa i Stepnicy).”		Uwaga uwzględniona częściowo. Dodano Stepnicę, jako przykładowy port. Jednostka pływająca jest pojęciem ogólnym i nie znajduje się podstawy do wyszczególniania we fragmencie jednostek sportowo-żeglarskich czy rybackich.
3.	BURMISTRZ MIASTA I GMINY STEPNIKA	na stronie 55 opracowania w tabeli nr 8		proszę o zmianę długości nabrzeży do wartości 535,80 oraz w kolumnie „żegluga pasażerska” proszę o wprowadzenie „x”.	Port w Stepnicy również realizuje przewozy pasażerskie.	Uwagi uwzględnione. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
4.	ZPM Darłowo Sp. z o.o.	<p>W punkcie 2.2.1 Analiza zasobów terenowych, portowej infrastruktury oraz realizowanych funkcji gospodarczych</p> <p>Tabela 8 Porty Morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki morskiej (str. 54)</p>		<p>Wnosimy o dopisanie w kolumnie "inne" następujących funkcji:</p> <p>b – funkcja przemysłowa</p> <p>c – funkcja handlowa:</p> <p>f – funkcja przemysłowa (stocznia, przetwórstwo rybne):</p>	<p>b) w Porcie Morskim Darłowo produkuje się oraz naprawia sprzęt połowowy przez przedsiębiorstwo Baltic Nat Sp. z o.o.</p> <p>Ponadto przedsiębiorstwo Agro Port Sp. z o.o. prócz funkcji przetwórczej mieli i produkuje materiały budowlane w postaci zmielonego gruzu oraz innych towarów zaopatrując okoliczne inwestycje drogowe oraz wymagające prac ziemnych. Trwają ciągle prace nad uruchomieniem produkcji nawozów przez przedsiębiorstwo Agro Trade Sp. z o.o.</p> <p>c) od 2018 roku została uruchomiona portowa stacja paliw prowadzona przez Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o., w której jednostki pływające posiadające odpowiednie dokumenty mogą zaopatrzyć się paliwo żeglugowe oraz benzynę przez jednostki sportowo – rekreacyjne.</p> <p>f) W Porcie Morskim Darłowo znajduje się stocznia, której właścicielem jest Stocznia Darłowo M&W Sp. z o.o., w której remontuje się jednostki rybackie, mniejsze jednostki pasażerskie, jednostki off shore oraz inne. Ponadto przedsiębiorstwo</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					<p>Barkas Sp. z o.o. dokonuje również na wodzie remontów jednostek wraz z układami napędowymi.</p> <p>Ponadto na terenie Portu Morskiego Darłowo swoją siedzibę i zakłady produkcyjne przetwórstwa rybnego posiadają Port – Fish Sp. z o.o., Pirs Sp. z o.o.</p>	
5.	ZPM Darłowo Sp. z o.o.	Punkt 2.2.3 Porty regionalne szczególnie istotne dla systemu transportowego kraju:	<p>W punkcie 2.2.1 Analiza zasobów terenowych, portowej infrastruktury oraz realizowanych funkcji gospodarczych ujęto port w Darłowie, jako port regionalny.</p> <p>Natomiast w punkcie 2.2.3 konsultowanego dokumentu nie wymienia się Portu Morskiego w Darłowie, jako portu regionalnego, co powoduje brak spójności samego dokumentu.</p>	Wnosimy o wpisanie w punkcie 2.2.3 Portu Morskiego Darłowo, jako portu regionalnego równocześnie wnosząc sprzeciw wobec marginalizacji znaczenia Portu Morskiego w Darłowie.	<p>Polityka rozwoju regionalnego Unii Europejskiej ma na celu wzmocnienie spójności ekonomicznej i społecznej Wspólnoty. Wspiera ją skoordynowana ściśle polityka strukturalna oraz strategia zrównoważonego rozwoju transportu. W strategii tej małe porty mogą spełniać rolę aktywizacji gospodarki regionów nadmorskich.</p> <p>W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego w strefie nadmorskiej intensywnego selektywnego rozwoju przewidziano jako jedną z pierwszych funkcji gospodarkę morską. W wyznaczonym obszarze funkcjonalnym określonym symbolem ID Podstrefa – Darłowski Pas Nadmorski przyjęto założenie, że obszar ten będzie podstrefą intensywnego rozwoju funkcji turystycznej oraz rolnictwa i przetwórstwa.</p> <p>Rolę Darłowa w tym obszarze definiuje się, jako strefę wielofunkcyjnego rozwoju miasta z dominującą funkcją gospodarki</p>	Uwaga uwzględniona. Port Darłowo ujęty został jako jeden z portów regionalnych szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
					<p>morskiej i turystyki oraz ponadregionalnego ośrodka obsługi dużych ośrodków gospodarczych, tj. Koszalina i Słupska. Takie położenie predysponuje Port Morski Darłowo do przejęcia roli wiodącego centrum obsługi ruchu towarowego jak i turystycznego, jako wielofunkcyjnego portu morskiego, który posiada doskonałe połączenie drogowe ze wskazanymi ośrodkami gospodarczymi.</p> <p>Misją Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. dla Portu Morskiego Darłowo jest stworzenie wielofunkcyjnego portu morskiego stanowiącego ponadregionalny ośrodek obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego na środkowym wybrzeżu Bałtyku.</p> <p>W ciągu 10 lat (2008 – 2017) w Porcie Morskim Darłowo dokonano ponad 1 mln ton przeładunków towarów masowych a w obecnym roku dokonano już ponad 200 tysięcy ton przeładunków towarów.</p> <p>Od 2013 roku regularnie nasz port odwiedza ponad 500 jednostek sportowo – rekreacyjnych pod banderami całego świata. Przyczyniły się do tego skorelowane z Miastem Darłowo inwestycje w infrastrukturę turystyczną, w postaci budowy mariny oraz poprawę dostępności do portu od strony lądu poprzez rozbudowę</p>	

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
					<p>sieci dróg transportowych wewnątrz miasta stanowiących połączenie z ciągiem dróg krajowych (DK 37, DK 6) oraz wojewódzkich (Nr 203, 205), które również zostały zmodernizowane lub są w trakcie przebudowy. Jako jedyny port środkowego wybrzeża Port Morski Darłowo posiada w swoich granicach ponad 50 ha terenów niezabudowanych, które mogą zostać przeznaczone na budowę nowej infrastruktury portowej poprawiającej funkcję przeładunkowo - przemysłową oraz turystyczną.</p> <p>W 2015 roku na terenach znajdujących się w granicach administracyjnych Portu Morskiego Darłowo utworzono Podstrefę Darłowo – Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w której skład wchodzi ponad 18 hektarów, w celu zachęcenia potencjalnych inwestorów.</p> <p>Miasto Darłowo posiada również gotowe plany rozbudowy i modernizacji istniejącej infrastruktury portowej, jednakże duża kapitałochłonność inwestycji stanowi poważną przeszkodę, w jej realizacji i bez wsparcia środków z budżetu państwa jest niemożliwe jej przeprowadzenie.</p>	
6.	ZPM Darłowo Sp. z o.o.	Załącznik nr 2 Plan finansowy programu	Uważamy, iż w przedstawionej tabeli powinny znaleźć się również inwestycje Urzędu Morskiego w Słupsku, które	Wnosimy o wpisanie w zakres inwestycji w Porcie Morskim Darłowo przebudowy wejścia do portu (gdyż stan techniczny falochronów z roku na rok ulega		Uwaga przyjęta do wiadomości. Program będzie kompleksowo odnosić się do

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTiŻ
			powinny zawierać planowane inwestycje w porcie Ustka (bez takiego zapisu inwestycja stoi pod znakiem zapytania a jej przeprowadzenie dotychczas to wyłącznie teoria i obietnice) oraz w portach pod jurysdykcją Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.	znaczemu pogorszeniu), co zwiększy zakres parametrów jednostek pływających mogących wejść do portu oraz poprawi dostępność portu od strony wody wraz z inwestycjami rozbudowy oraz modernizacji portu handlowego z wykorzystaniem środków z budżetu państwa.		<p>problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania.</p> <p>Warto w tym miejscu podkreślić, że planuje się opracowanie programu wieloletniego</p> <p>w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza.</p> <p>Dokument zostałby wypracowany m.in. w oparciu o potrzeby inwestycyjne zgłaszane przez urzędy morskie.</p> <p>Oznacza to, że wnioskowane inwestycje dotyczące infrastruktury dostępowej od strony morza do Portu Darłowo mogłyby się w nim znaleźć – a nie bezpośrednio w konsultowanym Programie.</p>
7.	ZPM Darłowo Sp. z o.o.		Po uważnym przeanalizowaniu projektowanego przez MGMTiŻ Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku		Przykładem niech będzie chociażby pominięcie Portu Darłowo jako portu regionalnego szczególnie istotnego dla gospodarki morskiej. Jest to port, który	Port Darłowo wskazany został w programie jako port regionalny szczególnie istotny dla systemu transportowego

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
			<p>chciałbym stanowczo zaprotestować przeciwko marginalizacji Portu Morskiego w Darłowie.</p> <p>Uważam, że dokument który obecnie udostępnił Państwo do konsultacji nie jest przygotowany rzetelnie - podnosi wartość portów bez perspektyw rozwoju - a pomija te, które po wsparciu środkami z budżetu państwa mogłyby stać się najważniejszymi portami o znaczeniu regionalnym.</p>		<p>warunkami żeglugowymi nie ustępuje sąsiadującym z nim portami w Kołobrzegu i Ustce (długość nabrzeży, głębokość toru wodnego).</p> <p>Z opisanych w Programie portów posiada największą rezerwę terenów portowych oraz dobrze rozwinięty wewnętrzny i zewnętrzny system komunikacyjny. Dużym plusem jest także bliskość drogi krajowej nr 6 i lotnisko w bazie ratownictwa morskiego Marynarki Wojennej. Dynamika rozwoju pełnionych funkcji gospodarczych (brak pełnego opisu w Programie rozwoju...) predysponuje port w Darłowie do miana portu regionalnego - szczególnie istotnego dla gospodarki morskiej.</p> <p>Szanując starania rozwojowe portów w Kołobrzegu i Ustce chciałbym zauważyć, że w Programie zostały opisane jako porty szczególnie istotne z uwagi na to, że są dużymi ośrodkami dla rybołówstwa bałtyckiego. W przypadku obserwowanego ograniczenia połowów ryb na Bałtyku znaczenie to z roku na rok będzie spadać. W pozostałych funkcjach gospodarczych (handel, przemysł, przetwórstwo) darłowski port niczym nie odbiega od swoich sąsiadów, a patrząc na statystyki ruchu statków przewyższa oba porty.</p>	<p>kraju.</p> <p>Nie sposób zgodzić się ze stwierdzeniem, że Program podnosi wartość portów bez perspektyw rozwoju - a pomija te, które po wsparciu środkami z budżetu państwa mogłyby stać się najważniejszymi portami o znaczeniu regionalnym.</p> <p>Ponadto wyjaśnia się, że określone w programie kierunki rozwoju odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i mniej rozwiniętych.</p> <p>Program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania.</p> <p>Ujętych w planie finansowym programu inwestycji nie należy postrzegać jako konkretne przedsięwzięcia w ramach zamkniętego katalogu działań.</p> <p>Warto w tym miejscu podkreślić, że planuje się opracowanie programu</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza. Zawarte w nim inwestycje będą mogły dotyczyć rozwoju Portu Darłowo.
8.	ZPM Darłowo Sp. z o.o.		Obawiam się, że pominięcie w Planie darłowskiego portu jako szczególnie istotnego może spowodować odsunięcie w czasie lub całkowity brak przeznaczenia środków pochodzących z budżetu państwa oraz budżetu UE na remont i budowę infrastruktury portowej w części będącej pod opieką administracji rządowej, tj.: remontu bądź przebudowy falochronów, utrzymania nabrzeży i utrzymania w odpowiedniej kondycji toru żeglugowego wewnątrz portu. Taka marginalizacja może spowodować znacznie zmniejszenie zainteresowania portem w Darłowie i ograniczenie jego funkcji do typowo lokalnych. Niestety odbędzie się to ze stratą dla gospodarki morskiej, dla samorządu oraz dla podmiotów		Szanowny Panie Ministrze, Moim listem chciałem zwrócić uwagę na zagrożenia, które mogą wynikać z uchwalenia i wdrożenia Planu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku w kształcie, w jakim został przedstawiony do konsultacji. Osobnym zgłoszeniem, zgodnie z Pana zarządzeniem przesyłam formularz ze wszystkimi uwagami do Planu z nadzieją, że zostaną uwzględnione w ostatecznym dokumencie.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Projekt odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego. Nie sposób zgodzić się z sugestią, że w Programie marginalizuje się Port Darłowo. Port Darłowo wskazany został w programie jako port regionalny szczególnie istotny dla systemu transportowego kraju. Ponadto wyjaśnia się, że określone w programie kierunki rozwoju odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i mniej rozwiniętych.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
			działających na terenie portu.			<p>Program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania.</p> <p>Ujętych w planie finansowym programu inwestycji nie należy postrzegać jako konkretne przedsięwzięcia w ramach zamkniętego katalogu działań.</p> <p>Warto w tym miejscu podkreślić, że planuje się opracowanie programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza.</p> <p>Zawarte w nim inwestycje będą mogły dotyczyć rozwoju Portu Darłowo.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
9.	ZPM Kołobrzeg Sp. z o.o.	s. 54	Wskazujemy, że w tabeli na stronie 54, w odniesieniu do Portu Kołobrzeg nie wpisano jego dodatkowych funkcji, tj. stoczniowa, przetwórstwo rybne i przetwórstwo owocowo-warzywne, które są realizowane w porcie.	W związku z powyższym wnioskujemy o dodanie w tabeli w kolumnie „pełnione funkcje gospodarcze-inne” odnośniki d, j, e odnoszące się do wskazanych wyżej funkcji.	W imieniu Gminy Miasto Kołobrzeg i Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. niniejszym pismem przekazujemy stanowisko dotyczące Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich. Cieszy nas fakt, że rola portów morskich nie posiadających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej została dostrzeżona i doczekała się realnej analizy w przedmiotowym dokumencie.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.
10.	Stocznia Południe Morski Park Przemysłowy		O ile na rozwoju infrastruktury zapewniającej dostępność do portów zyskają wszystkie podmioty a nawet obywatele, o tyle część propozycji w programie rozwoju portów morskich godzi w zasady uczciwej konkurencji.		Rozwój polskich portów morskich jest ważny dla polskiej gospodarki i należy go wspierać, szczególnie w zakresie dostępności do tych portów zarówno drogą wodną jak i lądową. Rozwój polskich portów lotniczych, polskich stoczni, polskich elektrowni, itp. jest równie ważny dla polskiej gospodarki, a nie powstały projekty szczególnego wsparcia tych przedsiębiorstw. Rozwój gmin oraz prywatnych przedsiębiorstw też jest ważny dla polskiej gospodarki. W programie rozwoju portów morskich, jako powód wsparcia portów przytacza się m.in. ich wagę dla obronności kraju, ponieważ można tam załadować/ wyładować/składować broń. Jest wiele przedsiębiorstw kluczowych dla obronności kraju, zarówno państwowych jak i prywatnych. Przykładem niech będą stocznie, które również są ważne dla polskiej gospodarki. Na ich terenach również	Uwaga nieuwzględniona. Nie sposób zgodzić się ze stwierdzeniem, że <i>część propozycji w programie rozwoju portów morskich godzi w zasady uczciwej konkurencji.</i> Porty stanowią ważne ogniwa międzynarodowych łańcuchów logistycznych, uczestniczą w wymianie gospodarczej i tworzą swoiste bieguny rozwoju – nie tylko lokalnego, bądź regionalnego, lecz także krajowego. Nie ulega wątpliwości, że należy zabiegać o ich rozwój. Realizacja Programu przyczyni się do zapewnienia sprawnego funkcjonowania i rozwoju portów morskich, a

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					<p>można załadować/wyładować/przeładować broń. Często stocznie mają statut obiektu portowego, co wiąże się z wdrożeniem odpowiednich procedur, utrzymaniu oficerów ds bezpieczeństwa, utrzymania ochrony obiektu w znacznie rozszerzonym zakresie w stosunku do zwykłej ochrony, wdrożenia systemu raportowania, szkoleń dla pracowników.</p> <p>Jest to oczywistym kosztem dla tych przedsiębiorstw, a w razie zagrożenia bezpieczeństwa będą one traktowane tak samo jak porty morskie. O ile na rozwoju infrastruktury zapewniającej dostępność do portów zyskają wszystkie podmioty a nawet obywatele, o tyle część propozycji w programie rozwoju portów morskich godzi w zasady uczciwej konkurencji.</p>	<p>także wykorzystania w pełni potencjału, jakim one dysponują – w zgodzie z obowiązującymi przepisami, także z zakresu ochrony konkurencji i pomocy publicznej.</p>
11.	Stocznia Południe Morski Park Przemysłowy	s. 12 pkt 2.1.1.	<p>W proponowanym programie na stronie 12 punkt 2.1.1 ostatnie dwa zdania jest napisane:</p> <p>„Gospodarka gruntami w największych polskich portach morskich jest jednym z głównych obszarów działalności podmiotów zarządzających tymi portami. Podmioty te nie są jednak jedynymi gestorami terenów portowych w granicach administracyjnych poszczególnych portów (Tabela 1), co nie ułatwia im pełnienia roli gospodarza tych terenów.”.</p> <p>Dlaczego zarządzający portami morskimi mieliby być</p>			<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przedmiotowy zapis odnosi się do stanu faktycznego i jest jak najbardziej aktualny.</p> <p>Prowadzenie spójnej polityki rozwoju portów morskich utrudnia, a momentami nawet uniemożliwia złożona struktura własności terenów portowych.</p> <p>W wielu przypadkach zarządy portów – które powinny pełnić rolę tzw. „gospodarzy portów” – mają niewielki udział w</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			gospodarzami terenów należących do gminy czy do podmiotów prywatnych. Przecież ich użytkownicy nabyli do nich prawa zgodnie z zasadami wolnego rynku oraz przepisami szczegółowymi dotyczącymi nieruchomości położonych w granicach portów morskich i to oni są i powinni czuć się gospodarzami na własnych terenach.			strukturze właścicielskiej terenów portowych.
12.	Stocznia Południe Morski Park Przemysłowy	s. 14	Na stronie 14 projektu jest napisane: „W kontekście gospodarki gruntami podkreślić należy, że kluczowymi zagadnieniami dla kształtowania ładu przestrzennego w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są m.in.: (...) umożliwienie podmiotom zarządzającym infrastrukturą portową <u>pozyskania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym</u> , w celu integracji z zapleczem.”			Uwaga przyjęta do wiadomości. Proponowany zapis wychodzi naprzeciw postulatowi zgłaszanemu ze strony m.in. podmiotów zarządzających portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.
13.	Stocznia Południe Morski Park Przemysłowy	s. 89 pkt 4.2.2.	Na stronie 89 projektu punkt 4.2.2 Zadania organizacyjno-legislacyjne, ostatni myślnik jest napisane: „, stworzenie <u>prawnych</u> możliwości realizacji przez podmioty zarządzające polskimi portami morskimi inwestycji infrastrukturalnych w postaci lądowych terminali		Nie ma potrzeby tworzenia specjalnych narzędzi prawnych do pozyskiwania terenów przez zarządzających portami ponieważ one już istnieją. Każdorazowe wynajęcie na okres dłuższy niż 10 lat oraz zbycie nieruchomości w granicach portu morskiego podlega szczegółowej procedurze i w pełni umożliwia	W Programie nigdzie nie wskazuje się, że rozwój portów ma być ważniejszy od inwestycji gminnych na terenach znajdujących się w granicach portów. Należy podkreślić, że wskazane w sekcji 4.2.2. - <i>stworzenie prawnych</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			<p>przeładunkowych na zapleczu:"</p> <p>Powyższe należy rozumieć, że autor projektu miał na myśli stworzenie narzędzia prawnego umożliwiającego przejmowanie przez zarządzających portami nieruchomości należących do gmin oraz podmiotów prywatnych co absolutnie nie jest zgodne z zasadami uczciwej konkurencji.</p> <p>Jeżeli autor miałby na myśli tereny należące do Portów, to nie byłoby potrzeby tworzenia „prawnych możliwości”.</p> <p>Statutową działalnością portów morskich są zarządzanie nieruchomościami oraz infrastrukturą. W czym jest to na tyle wyjątkowe by zabierać tereny przedsiębiorcom remontującym statki, produkującym konstrukcje offshore, czy innym przedsiębiorstwom, które prowadzą taką samą jak porty działalność - wynajem nieruchomości i infrastruktury.</p> <p>Dlaczego rozwój portów ma być ważniejszy od inwestycji gminnych na terenach znajdujących się w granicach portów.</p>		<p>nabycie nieruchomości przez zarządzających portami.</p> <p>Aby zbyć nieruchomość w granicach portu morskiego konieczna jest zgoda Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, do której wydania niezbędna jest opinia zarządu portu.</p> <p>Nawet jeżeli Minister zaopiniuje pozytywnie zbycie nieruchomości, zarządowi portu przysługuje prawo pierwokupu danej nieruchomości.</p> <p>Jeżeli zarząd portu nie skorzysta z prawa pierwokupu to prawo pierwokupu przysługuje jeszcze Skarbowi Państwa. Dopiero jeżeli również Skarb Państwa nie skorzysta z prawa pierwokupu można zbyć nieruchomość.</p> <p>Procedura obrotu nieruchomościami jest żmudna, czasochłonna i wystarczający sposób umożliwia zarządowi portu nabycie danej nieruchomości.</p> <p>Alarmujące są zapisy w projekcie, które mogą świadczyć o planach stworzenia narzędzia do wyłączenia gmin czy przedsiębiorców.</p> <p>Jeżeli stoczni zabrać nabrzeże to już nie będzie stoczni, jeżeli kopalni, która przeładuje kruszywo i transportuje je drogą morską zabrać nabrzeże to znacznie utrudni się funkcjonowanie przedsiębiorstwa, jeżeli gminie zabrać nieruchomości z dostępem do wody,</p>	<p><i>możliwości realizacji przez podmioty zarządzające polskimi portamiorskimi inwestycji infrastrukturalnych w postaci lądowych terminali przeładunkowych na zapleczu;</i> - nie sprowadza się do przejmowania przez zarządzających portami nieruchomości należących do gmin oraz podmiotów prywatnych.</p> <p>Zgodnie z brzmieniem punktu, działanie będzie polegać na stworzeniu prawnych możliwości inwestowania przez zarządy portów w terminale lądowe na zapleczu polskich portów morskich.</p> <p>W żadnym wypadku nie chodzi o stworzenie narzędzia do wyłączenia gmin czy przedsiębiorców.</p> <p>Działania, o których mowa w programie mają być prowadzone zgodnie z przepisami, także z zakresu ochrony konkurencji i pomocy publicznej.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					<p>to nie powstaną inwestycje ważne do rozwoju tej gminy i jej mieszkańców.</p> <p>O ile planowany rozwój portów jest ważny dla gospodarki narodowej, o tyle na końcu decyduje człowiek, którą nieruchomości przejął i nierozważna decyzja może doprowadzić do upadku innego przedsiębiorstwa.</p> <p>Najwyraźniej twórca projektu chce doprowadzić do monopolu portów w wynajmie nieruchomości co jest niezgodne z zasadami wolnego rynku.</p> <p>Tak szerokie uprawnienie jednego podmiotu wobec innych jest łamaniem Konstytucji.</p>	
14.	Stocznia Południe Morski Park Przemysłowy		<p>Kolejną sprawą, nad którą należy się zastanowić jest proponowane w projekcie rozszerzenie granic administracyjnych portów morskich.</p> <p>Nie powinno ono nastąpić bez zgody aktualnych posiadaczy terenów, które miałyby być objęte granicami portów.</p>		<p>Znalezienie się nieruchomości w granicach portu znacznie obniża jej wartość poprzez dodatkowe obostrzenia jakie obowiązują właściciela a w szczególności utrudniona procedura obrotu gruntami opisana powyżej. Właściciel nieruchomości przeznaczonej w planie zagospodarowania przestrzennego na apartamentowce nigdy tych budynków nie wybuduje ze względu na konieczność pozyskania zgody stosownego ministra na sprzedaż/ wynajem długoterminowy każdego apartamentu.</p>	<p>Ewentualna zmiana granic portów morskich (w tym m.in. ich rozszerzenie) następować będzie wyłącznie zgodnie z obowiązującymi przepisami, obowiązującymi procedurami.</p>
15.	Stocznia Południe Morski Park Przemysłowy		<p>Niezasadne jest również proponowane zwiększenie wpływu zarządu portów na tworzenie miejscowych planów</p>		<p>Obecnie każdy obywatel, instytucja czy przedsiębiorstwo ma realny wpływ na plany miejscowe. Plany są konsultowane społecznie, można</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zarządy portów morskich – będąc gospodarzami terenów portowych – muszą mieć</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
	wy		przestrzennych.		<p>składać wnioski do tych planów i nie ma takiej możliwości by tworzący plany nie uwzględnili wniosków tak kluczowych dla miasta podmiotów jak porty morskie.</p> <p>Plany miejscowe są tworzone przez profesjonalistów w gminach i to one odpowiadają przed mieszkańcami i innymi podmiotami za politykę przestrzenną oraz za to jak nasz kraj będzie wyglądał za dziesięć, dwadzieścia czy pięćdziesiąt lat.</p> <p>Wprowadzenie dodatkowego podmiotu mającego bezpośredni wpływ na kształtowanie polityki przestrzennej miast nie tylko utrudni, wydłuży proces tworzenia miejscowych planów ale również niesie niebezpieczeństwo, że miasta będą rozwijały się z korzyścią dla portów ale nie koniecznie z korzyścią dla ogólnego rozwoju miasta i jego mieszkańców.</p>	<p>większy, niż obecnie, wpływ na tworzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Postulat ten zgłaszany jest nie tylko przez samych zainteresowanych, czyli podmioty zarządzające portami morskimi, ale także przez środowiska branżowe, eksperckie (np. Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”).</p> <p>W celu wzmocnienia pozycji zarządów portów niezbędne jest wprowadzenie zmian w analizowanym obszarze.</p>
16.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Str. 25, Tabela 4 Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku	Prosimy o dokonanie zmiany w zapisie dotyczącym dopuszczalnego zanurzenia oraz długości statków w Porcie Gdynia	Obecnie dla statków kontenerowych dopuszczalna długość wynosi: 366 metrów.		Uwaga uwzględniona. Dokonano korekty zapisów, zgodnie z postulowaną zmianą.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
17.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Str. 87 i 88	W rozdziale 4.2.1 Zadania inwestycyjne - Priorytet 5 wskazano, iż termin rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w portach polskich upływa 31 grudnia 2025 r. Jednakże art. 4 ust. 5 dyrektywy 2014/94/UE wskazuje, iż zasilanie energią elektryczną z lądu zostaje priorytetowo zainstalowane w portach sieci bazowej TEND-T i w innych portach w terminie do dnia 31 grudnia 2025 r., chyba że nie będzie zapotrzebowania, a koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska". W naszej opinii w dyrektywie nie ma jasnego wskazania, iż porty mają obowiązek budowy takiej infrastruktury do wskazanej daty, w związku z tym prosimy o korektę zapisów w „Programie...” poprzez np. dodanie warunku określonego w dyrektywie.			Uwaga uwzględniona. Dokonano korekty zapisów, zgodnie z postulowaną zmianą. Zawarto doprecyzowanie, że zasilanie energią elektryczną z lądu zostanie priorytetowo zainstalowane w portach sieci bazowej TEND-T i w innych portach w terminie do dnia 31 grudnia 2025 r., chyba że nie będzie zapotrzebowania, a koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska – zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE.
18.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Str. 94	W treści jest: „W przypadku portu gdyńskiego, kluczowymi inwestycjami są: przebudowa obrotnicy nr 2 do prawie 500 m wraz z rozbiórką nabrzeża Gościnnego, pogłębienie akwenów portowych do 16,0 m, pogłębienie toru podejściowego do 17,5 m i jego poszerzenie - do	Powinno być: „W przypadku portu gdyńskiego, kluczowymi inwestycjami są: przebudowa obrotnicy nr 2 do 480 m wraz z rozbiórką nabrzeża Gościnnego, pogłębienie akwenów portowych do 16,0 m, pogłębienie toru podejściowego do 17,5 m i jego poszerzenie - do 280 m w dnie, przebudowa falochronu głównego, a		Uwaga uwzględniona. Dokonano korekty zapisów, zgodnie z postulowaną zmianą.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
			280 m w dnie, przebudowa falochronu głównego, a także poszerzenie wejścia do portu."	także poszerzenie wejścia do portu."		
19.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Str. 95 Rysunek 30 Potencjalne lokalizacje terminali głębokowodnych w porcie morskim Gdynia	Prosimy o zmianę obecnej ilustracji na dokładniejszą dostępną pod poniższym linkiem: https://cloud.portnet.pl/f/584a63dad8/?raw=1			Uwaga uwzględniona. Dokonano zmiany rysunku, na ten zaproponowany.
20.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	Załącznik nr 2 Plan finansowy programu	W załączniku nr 2 stanowiącym plan finansowy Programu, w części dotyczącej projektów realizowanych w Porcie Gdynia, naniesiono aktualne szacowane wartości wydatków na wskazane inwestycje. Część odnosząca się do Portu Gdynia stanowi załącznik do niniejszego pisma.			Uwaga uwzględniona. Dokonano aktualizacji przewidywanych kosztów.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
-----	-------------------	---	-------------	-------------------	---------------------	-----------------

Dot.: uwagi 20 ZMP GDYNIA S.A. :

ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDYNIA S.A.						
Lp.	NAZWA PROJEKTU	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA PROJEKTU	SZACOWANA WARTOŚĆ WYDATKÓW NA INWESTYCJE (MLN PLN)			
			2018 R.	2019 R.	2020 R.	2021-2030 LATA
1.	BUDOWA PORTU ZEWNĘTRZNEGO W PORCIE GDYNIA - BUDOWA NOWEJ INFRASTRUKTURY NA ROZSZERZONYCH TERENACH PORTU – ETAP I <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1221.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
		środki unijne				
		środki prywatne				
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
		Inne (np. PPP)				
		środki unijne + PPP+ wkład własny				3 476,18
2.	BUDOWA PUBLICZNEGO TERMINALU PROMOWEGO W PORCIE GDYNIA <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1213</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)	6,44	43,07	54,95	40,99
		środki unijne (POliŚ 2014-2020)	5,18	34,59	44,14	32,92
		środki prywatne				
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
		Inne (np. PPP)				
3.	POGŁĘBIANIE TORU PODEJŚCIOWEGO I AKWENÓW WEWNĘTRZNYCH PORTU GDYNIA ETAPY I I III ORAZ PRZEBUDOWA NABRZEŻY W PORCIE GDYNIA ETAPY II I III <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1215</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)	15,99	77,88	22,88	237,44
		środki unijne (POliŚ 2014-2020)	15,99	76,8	79,03	79,92
		środki prywatne				
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
		Inne (np. PPP)				
4.	BUDOWA INFRASTRUKTURY INTERMODALNEJ NA TERENIE CENTRUM LOGISTYCZNEGO PORTU GDYNIA	środki własne (krajowy wkład prywatny)	1	10	100	45
		środki unijne (POliŚ 2014-2020)				
		środki prywatne				
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
		Inne (np. PPP)				
5.	BUDOWA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ DO ODBIORU ŚCIEKÓW ZE STATKÓW W PORCIE GDYNIA <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1219</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)	-	0,47	16,49	-
		środki unijne (POliŚ 2014-2020)	-	2,21	16,49	-
		środki prywatne				
		pożyczki (EBI/banki komercyjne)				

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT	
Dot.: uwagi 20 ZMP GDYNIA S.A. :							
6.		ROZBUDOWA DOSTĘPU KOLEJOWEGO DO ZACHODNIEJ CZĘŚCI PORTU GDYNIA - PRZEBUDOWA I ELEKTRYFIKACJA <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1218</i>	Inne (np. PPP)				
			środki własne (krajowy wkład prywatny)	-	20	31	-
			środki unijne (POIiŚ 2014-2020)	-	8	11,8	-
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
7.		VIA MARIS - REALIZACJA OBWODNICZY PÓŁNOCNEJ AGLOMERACJI TRÓJMIEJSKIEJ (INWESTYCJA CZĘŚCIOWO DOTYCZY POŁĄCZENIA "OSTATNIEJ MILI" DO PORTU GDYNIA) <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1150.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
środki unijne + Budżet Państwa	-	-	-	1 009,89			
8.		DROGA CZERWONA W GDYNI (OD UL. JANKA WIŚNIEWSKIEGO DO SKRZYŻOWANIA OBWODNICZY TRÓJMIASTA Z UL. MORSKĄ) <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1167.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
środki unijne + Budżet Państwa	-	-	-	809			
9.		DALSZA INTEGRACJA I MODERNIZACJA POWIĄZAŃ DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD Z PORTOWĄ INFRASTRUKTURĄ DROGOWĄ (OD UL. JANKA WIŚNIEWSKIEGO DO PORTU ZEWNĘTRZNEGO) <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1168.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
środki unijne + wkład własny	-	-	-	494			
10.		PRZEBUDOWA ESTAKADY KWIATKOWSKIEGO W GDYNI DO PEŁNEJ NOŚNOŚCI TEN-T <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1149.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
środki unijne + Budżet Miasta Gdynia	-	-	-	412,198			

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT	
Dot.: uwagi 20 ZMP GDYNIA S.A. :							
11.		PRZEBUDOWA NABRZEŻY W PORCIE GDYNIA - ETAP IV <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1222.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
			środki unijne + PPP+ wkład własny	-	-	-	226,709
12.		ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI UKŁADÓW TOROWYCH W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH PORTU GDYNIA ZGODNIE Z WYMOGAMI SIECI TEN-T <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1224.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
			środki unijne + PPP+ wkład własny	-	-	-	257,624
13.		INTEGRACJA PORTU Z ZAPLECZEM, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM TERMINALI INTERMODALNYCH <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1225.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
			środki unijne + PPP+ wkład własny	-	-	-	304,018
14.		ROZWÓJ PLATFORMY MULTIMODALNEJ "DOLINA LOGISTYCZNA" <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1227.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
			środki unijne + PPP+ wkład własny	-	-	-	448,287
15.		PRZYGOTOWANIE INFRASTRUKTURY PORTOWEJ DO ZASILANIA STATKÓW Z ALTERNATYWNYCH ŹRÓDEŁ – BUNKROWANIE PALIWEM LNG ORAZ ZASILANIE ENERGIĄ ELEKTRYCZNĄ Z ŁĄDU <i>Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1505.</i>	środki własne (krajowy wkład prywatny)				
			środki unijne				
			środki prywatne				
			pożyczki (EBI/banki komercyjne)				
			Inne (np. PPP)				
			środki unijne + wkład własny	-	-	-	41,22

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT	
Dot.: uwagi 20 ZMP GDYNIA S.A. :							
16.	WDROŻENIE PCS ORAZ INTEGRACJA PORTOWYCH SYSTEMÓW WYMIANY INFORMACJI, W TYM SYSTEMU OPTIMALIZACJI OBSŁUGI I RUCHU SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH W PORCIE GDYNIA Projekt ujęto w ramach zaktualizowanego w 2017 roku Planu Prac Korytarza Bałtyk-Adriatyk jako projekt nr 1226.			środki własne (krajowy wkład prywatny)			
				środki unijne			
				środki prywatne			
				pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
				Inne (np. PPP)			
				środki unijne + wkład własny	-	-	-
<p>Ponadto, w uzgodnieniu z Urzędem Morskim w Gdyni wnioskujemy o zmianę nazwy projektu: Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni, na: Przebudowa wejścia do Portu Gdynia (Etap I Portu Zewnętrznego).</p>							
URZĄD MORSKI W GDYNI							
Lp.	NAZWA PROJEKTU	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA PROJEKTU	SZACOWANA WARTOŚĆ WYDATKÓW NA INWESTYCJE (MLN PLN)				
			2018 R.	2019 R.	2020 R.	2021-2030 LATA	
41.	PRZEBUDOWA WEJŚCIA POŁUDNIOWEGO DO PORTU W GDYNI PRZEBUDOWA WEJŚCIA DO PORTU GDYNIA (ETAP I PORTU ZEWNĘTRZNEGO)			środki własne (krajowy wkład prywatny)			
				środki unijne			
				środki prywatne			
				pożyczki (EBI/banki komercyjne)			
				Inne (np. PPP)			
				środki unijne + wkład własny			
21.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	PROGNOZA Str. 13	Nie można zgodzić się z jednoznacznym stwierdzeniem, iż możliwość korzystania w portach morskich z systemów zasilania jednostek pływających w energię elektryczną tzw. cold ironing oraz zapewnienie dostępu do paliw			Uwaga nieuwzględniona. Istniejący aktualnie zapis: <i>Do pozytywnych skutków należeć będzie przede wszystkim zmniejszenie presji na środowisko morskie, jakie wywołuje obecnie transport</i>	

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			<p>alternatywnych przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, z tego względu, iż w chwili obecnej surowcem wykorzystywanym głównie do produkcji energii elektrycznej jest węgiel. Zmniejszenie emisji gazów wystąpi dopiero w momencie, kiedy nastąpi dywersyfikacja surowców wykorzystywanych do produkcji energii elektrycznej i większe wykorzystanie źródeł energii odnawialnej. W związku z tym, prosimy o zweryfikowanie tych zapisów.</p>			<p><i>morski i działalność portowa, dzięki realizacji szerokiego wachlarza zadań nakierowanych na ochronę środowiska: odbiór ścieków ze statków pasażerskich, odbiór odpadów ze statków, uporządkowanie gospodarki wodami opadowymi i ich powtórne wykorzystanie, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza ze statków cumujących w portach poprzez zasilanie w energię z lądu, zapewnienie dostępu do paliw alternatywnych, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.</i></p> <p>- należy odbierać b. dobrze; trafnie opisuje rzeczywistość i potencjalne pozytywne efekty. Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza ze statków cumujących w portach poprzez zasilanie w energię z lądu, zapewnienie dostępu do paliw alternatywnych, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.</p> <p>Cold ironing i rozwój technologii bunkrowania paliw alternatywnych powinien przyczynić się do ograniczenia emisji gazów</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
						<p>cieplarnianych.</p> <p>Jednostki pływające wykorzystują m.in. ciężki olej opałowy, który jest źródłem wielu zanieczyszczeń. Można sądzić, że skala tych zanieczyszczeń może być i tak większa od tej związanej z wytwarzaniem energii z konwencjonalnych paliw energetycznych (np. węgiel kamienny).</p> <p>W tym zakresie uwaga nie do uwzględnienia w ocenie MGMIŻŚ.</p> <p>Ponadto, nie znajduje się podstaw do usunięcia fragmentu z sekcji 7.8</p> <p><i>W celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w ramach prppm planowane są działania mające na celu poprawę dostępności portowych urządzeń do zasilania statków w energię elektryczną lub umożliwienia zastosowania paliw alternatywnych.</i></p> <p>- w/w fragment dobrze oddaje charakter planowanych działań, które będą ukierunkowane m.in. na poprawę środowiska w portach i zmniejszenia negatywnych efektów środowiskowych towarzyszących działalności</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						transportowej.
22.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	PROGNOZA Str. 88	W rozdziale 5.5.8 Korytarze ekologiczne: prosimy o odniesienie się do korytarzy ekologicznych związanych z innymi grupami zwierząt np. ptaki.			Uwaga uwzględniona Rozdz. 5.5.8 uzupełniono o dodatkowy akapit odnoszący się do lokalizacji korytarza migracji ptaków wzdłuż wybrzeża Bałtyku.
23.	Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.	PROGNOZA Str. 108 i 109 3. Pkt 5.9 Powietrze atmosferyczne	Sejmik Województwa Pomorskiego Uchwałą Nr 352/XXXIII/17 z 27.03.2017 przyjął „Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracji trójmiejskiej”, w którym wskazano przekroczenia PM 10 i benzo(a) pirenu. Taki stan potwierdza również monitoring zanieczyszczenia powietrza zainstalowany na terenie Portu Gdynia. W związku z tym, nie zgadzamy się z sformułowaniem użytym w opracowaniu i prosimy o jego korektę.			Uwaga nieuwzględniona. Przytoczone w prognozie w rozdz. 5.9 wyniki oceny stanu jakości powietrza pochodzą z roku 2017 i są prawidłowe (WIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim za rok 2017, Gdańsk 2018). Natomiast „Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracji trójmiejskiej” przyjęty Uchwałą Nr 352/XXXIII/17 z 27.03.2017 Sejmiku Województwa Pomorskiego został sporządzony w związku z oceną jakości powietrza za rok 2015. Ocena z roku 2015 wskazywała, że w strefie aglomeracji trójmiejskiej były przekroczenia pyłu

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						zawieszono PM10 oraz benzo(a)pirenu.
24.	PERN S.A.	WNIOSKI GENERALNE Długofalowe plany rozwojowe portu Gdańsk i Gdynia:	Zasadniczą dla Grupy Kapitałowej PERN (dalej: GK PERN) kwestią, związaną z programem rozwoju portów są plany ZMP Gdańsk budowy nabrzeży przeładunkowych w bezpośrednim sąsiedztwie Naftoport sp. z o.o. (dalej: Naftoport). Realizacja poniższych projektów powinna być konsultowana ze spółkami GK PERN, ze względu na bliskie sąsiedztwo i potencjalny wpływ na infrastrukturę GK PERN mającą strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa dostaw ropy naftowej: - Nabrzeże Północne – koncepcja wymaga konsultacji i bieżącej współpracy z Naftoportem, - Port Zewnętrzny (Centralny) - ogromne zamierzenie inwestycyjne, również w bezpośrednim sąsiedztwie Naftoportu, wymaga uzgodnień co do oddziaływania na inne podmioty (w tym Naftoport), w szczególności kwestii bezpieczeństwa sąsiednich obiektów i komunikacji, ponieważ			Uwaga ogólna przyjęta do wiadomości. Inwestycje na rzecz Portu Gdańsk realizowane będą w sposób niezagrażający GK PERN i Naftoportowi – zgodnie z obowiązującymi przepisami, z zachowaniem wszelkiej ostrożności.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			<p>oznacza bardzo duże obciążenie dróg dojazdowych i torów podejściowych dla statków.</p> <p>- Ponadto prezentowane wizualizacje budowy Portu Centralnego w Gdańsku (patrz prezentacja ZMPG na spotkanie spółek Skarbu Państwa w KPRM) uwzględniają tam terminal paliwowy – ta kwestia wymaga uzgodnienia i współpracy z GK PERN.</p> <p>- Miejsce schronienia - nabrzeże a właściwie basen portowy, przeznaczony dla statków, które wymagają schronienia np. po kolizji lub awarii. Potencjalne negatywne oddziaływanie na obiekty GK PERN (np. ryzyko rozlewu z uszkodzonego statku).</p> <p>Koncepcja również wymagająca uzgodnień z Naftoportem.</p> <p>W przypadku rozbudowy stanowiska przeładunkowego dla paliw w porcie w Gdyni inwestycja powinna być również realizowana w uzgodnieniu z PERN.</p>			

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
25.	PERN S.A.	WNIOSKI GENERALNE Kwestia zakresu kompetencji podmiotów zarządzających infrastrukturą portową i podziału obszarów działalności pomiędzy podmiotami zarządzającymi a ich dzierżawcami	<p>Projekt otwiera możliwość dla Zarządów portów potencjalnego zaangażowania w budowę terminali przeładunkowych na zapleczu portu.</p> <p>Wskazane byłoby wypracowane jednolitej koncepcji podziału kompetencji i obszarów działalności poszczególnych podmiotów.</p> <p>Zdaniem PERN działalność dotycząca przeładunków i magazynowania ropy naftowej i paliw oraz powiązana z tą działalnością infrastruktura krytyczna powinna być w gestii GK PERN i porty nie powinny prowadzić działalności konkurencyjnej do GK PERN ani na infrastrukturze użytkowanej obecnie przez GK PERN ani obok.</p>			<p>Uwaga ogólna przyjęta do wiadomości.</p> <p>Proponowane w programie rozwiązania dotyczą m.in. stworzenia prawnych możliwości realizacji przez podmioty zarządzające polskimi portami morskimi inwestycji infrastrukturalnych w postaci lądowych terminali przeładunkowych na zapleczu.</p> <p>Działanie to odczytywać należy przede wszystkim w sferze lądowych terminali przeładunkowych (intermodalnych), których stopień złożoności jest Nieporównywalnie mniejszy od wysoce specjalistycznych obiektów przeładunkowych ropy, czy gazu w porcie.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
26.	PERN S.A.	<p>WNIOSKI GENERALNE</p> <p>Rozbudowa infrastruktury do przeładunku paliw płynnych</p>	<p>Projekt wspomina o rozbudowie infrastruktury przeładunkowej paliw płynnych w porcie w Gdyni (obsługa większych jednostek).</p> <p>Ponadto prezentowane wizualizacje budowy Portu Centralnego w Gdańsku uwzględniają tam terminal paliwowy.</p> <p>Uzasadniona byłaby koordynacja rozbudowy infrastruktury importowej paliw płynnych w celu zbilansowania rynku krajowego z uwzględnieniem interesów polskich koncernów naftowych.</p> <p>W opinii PERN rozbudowa infrastruktury importowej paliw może mieć w przyszłości ogromny wpływ na kształt rynku polskiego, udział w nim produkcji krajowej i w rezultacie kondycję rafinerii polskich. W związku z tym powinna być utrzymana kontrola nad punktami importowymi paliw i ropy naftowej za pośrednictwem spółek będących własnością Skarbu Państwa (np. GK PERN).</p> <p>Rozbudowa stanowiska przeładunkowego w Gdyni powinna być realizowana na wyłączne potrzeby PERN, również przy potencjalnym terminalu w Porcie Centralnym PERN powinien być pierwszym partnerem do rozmów.</p>			<p>Uwaga ogólna przyjęta do wiadomości.</p> <p>Rozbudowa polskich portów morskich w zakresie obiektów o charakterze strategicznym dla bezpieczeństwa energetycznego Polski będzie następowała w najlepszy - z perspektywy narodowych aktywów - sposób.</p> <p>Doprecyzowanie zapisów programu nastąpi także w strategiach poszczególnych portów morskich.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
27.	PERN S.A.	WNIOSKI GENERALNE Pozostałe uwagi	Warta rozważenia wydaje się kwestia skoordynowania rozwoju sąsiadujących ze sobą portów w Gdańsku i Gdyni w celu określenia, czy mają być to porty konkurencyjne czy komplementarne.			Uwaga ogólna przyjęta do wiadomości. Porty Gdańsk i Gdynia rozwijane będą w sposób optymalny, który pozwoli na pełne wykorzystanie ich potencjału.
28.	PERN S.A.	UWAGI DO POSZCZEGÓLNYCH ZAPISÓW Strona 37	„W tym czasie Port Północny w Gdańsku zaczął obsługiwać ropę importową. Ropa importowana przez Gdańsk pochodzi z Rosji (ok. 64% dostaw w 2015 roku), z szelfu Morza Północnego Arabii Saudyjskiej, Iraku i Iranu.”	Zasadne byłoby zaktualizować dane z 2017 r.		Uwaga uwzględniona częściowo. Zmieniono zapis, wskazując, że udział ropy importowanej z Rosji jest największy.
29.	PERN S.A.	UWAGI DO POSZCZEGÓLNYCH ZAPISÓW Strona 64	Jest: „Ponadto spółka PERN przystąpiła do realizacji II etapu budowy TNG (TNG II). Inwestycja obejmuje zbiorniki magazynowe na ropę naftową o łącznej pojemności nominalnej ok. 360 tys. m ³ ”.	Proponuje się zamienić na: „Ponadto spółka PERN przystąpiła do realizacji II etapu budowy TNG (TNG II). Inwestycja obejmuje zbiorniki magazynowe na ropę naftową o łącznej pojemności nominalnej 390 tys. m³ ”.		Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w treści.
30.	PERN S.A.	UWAGI DO POSZCZEGÓLNYCH ZAPISÓW Strona 64	Jest: „Kolejnym istotnym elementem infrastruktury w zakresie przeładunków ropy naftowej i jej produktów jest Baza Paliw nr 21 w Dębogórz, która korzystając z terminala paliwowego na falochronie Portu Gdynia, może przyjąć do 2,5 mln m ³ produktów naftowych rocznie (przy maksymalnej jednorazowej dostawie na poziomie ok. 40 000	Proponuje się zamienić na: „Kolejnym istotnym elementem infrastruktury w zakresie przeładunków ropy naftowej i jej produktów jest Baza Paliw nr 21 w Dębogórz, która korzystając z terminala paliwowego na falochronie Portu Gdynia, może przyjąć do 2,5 mln m ³ produktów naftowych rocznie (przy maksymalnej jednorazowej dostawie na poziomie ok. 48 000 m³ .”		Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w treści.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			m3).”			
31.	PERN S.A.	UWAGI DO POSZCZEGÓLNYCH ZAPISÓW Strona 65	Tabela 12 i 13 Zasadne byłoby zaktualizować dane za 2017 r.			Uwaga uwzględniona. W ostatecznej wersji dokumentu wskazane zostaną jeszcze bardziej aktualne dane.
32.	PERN S.A.	UWAGI DO POSZCZEGÓLNYCH ZAPISÓW Strona 65	Jest: „Dalszy wzrost przetładunków tej grupy ładunkowej uzależniony będzie od poziomu produkcji paliw w Polsce i zużycia krajowego, które według prognoz Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego wzrośnie z 29,2 mln m3 w 2016 r. do około 31,5 mln m3 w 2020 r. i do ok. 33 mln m3 w 2025 r.”	Proponuje się zmienić na podstawie najbardziej aktualnej prognozy POPIHN na: „Dalszy wzrost przetładunków tej grupy ładunkowej uzależniony będzie od poziomu produkcji paliw w Polsce i zużycia krajowego, które według prognoz Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego wzrośnie z 28,2 mln m3 w 2016 r. do 34 mln m3 w 2020 r. i do ok. 36,6 mln m3 w 2025 r. ”		Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w treści.
33.	PERN S.A.	UWAGI DO POSZCZEGÓLNYCH ZAPISÓW Strona 65	Jest: „W 2016 r. w Porcie Gdynia dynamicznie zwiększyły się (329% r/r) przetładunki paliw płynnych. Jest to w znacznej części efektem uszczelnienia poboru podatku VAT w obrocie paliwami ciekłymi.” Zasadne byłoby zaktualizować dane za 2017r.	Proponuje się zmienić na: „W 2017 r. w Porcie Gdynia przetładunki dla PERN S.A. (do Dębogórza) wyniosły blisko 2,1 mln m3 i były wyższe niż realizowane w 2016r. o 61%. Jest to w znacznej części efektem uszczelnienia poboru podatku VAT w obrocie paliwami ciekłymi.”		Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w treści.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
34.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku) Str. 151 w Tabeli 35, kolumna 1, wiersz 3	wpisano, iż budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym będzie realizowana na dwóch obszarach Natura 2000: Zatoka Pomorska PLB990003 i Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002.	dopisać obszar Natura 2000 Wolin i Uznam PLH 320019		Uwaga uwzględniona. W Tabeli 35 na str. 152 w trzecim wierszu uzupełniono wykaz obszarów chronionych kolidujących z planowaną budową terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym.
35.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku); Str.159; opis obszaru Wolin i Uznam PLH 320019	Na terenie obszary realizowana będzie inwestycja ZMPSiS S.A. „Budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym”	Należy uzupełnić punkt o zapisy dotyczące inwestycji „Budowa terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu”		Uwaga uwzględniona. W rozdz. 7.5 na str. 161 uzupełniono zapis o lokalizacji planowanego terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu częściowo w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH 320019.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
36.	Prezydent Miasta Koszalina		Pragnę zauważyć, iż przedstawiony przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej projekt „Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” z dn. 26.11.2018 r. w opisie celów szczegółowych, priorytetów i planowanych zadań służących ich realizacji nie zawiera informacji odnoszącej się do przedstawianych w l. 2016 - 2017 planów Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej dotyczących utworzenia zespołu portów morskich Kołobrzeg - Darłowo z zapleczem logistycznym w Koszalinie.		<p>Projekt stworzenia trzeciego polskiego zespołu portów miałby duże znaczenie dla gospodarki narodowej i ożywienia całego wykluczonego komunikacyjnie i kumulującego liczne problemy społeczno- gospodarcze obszaru Pomorza Środkowego.</p> <p>Dlatego też, jeśli przedmiotowe plany są nadal aktualne, powinny zostać wzmiankowane w „Programie Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” jako istotne zadanie inwestycyjne przekraczające skalę lokalną czy regionalną i mające wpływ na zwiększenie spójności gospodarczo-społecznej całego kraju, o której mowa w „Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju”, dokumencie nadrzędnym wobec Programu.</p> <p>Pismem nr DGM.WZMIP.6.4501.37.201 7.PK z dn. 3 sierpnia 2017 r. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Marek Gróbarczyk zwrócił się do prezydentów Koszalina i Kołobrzegu, burmistrza Darłowa oraz prezesów spółek zarządzających portami morskimi w Kołobrzegu i Darłowie o opinię co do zasadności i możliwości stworzenia zespołu portowego Kołobrzeg - Darłowo z zapleczem logistycznym w Koszalinie, zastrzegając, że podjęcie decyzji w tej sprawie będzie zależało od</p>	<p>Podkreślenia wymaga to, że kwestia utworzenia zespołu portowego Kołobrzeg - Darłowo z zapleczem logistycznym w Koszalinie jest nadal aktualna, pozostaje otwarta – i że wpisuje się w założenia programu.</p> <p>Warto zaznaczyć, że porty Darłowo i Kołobrzeg są portami komunalnymi, co oznacza, że utworzenie zespołu portowego wymaga działań ze strony zainteresowanych samorządów.</p> <p>Aktualne zapisy programu obejmują swoim zakresem także przedmiotową inicjatywę.</p> <p>W sekcji 4.2.2. Zadania organizacyjno- legislacyjne wskazuje się na wspieranie inicjatyw nakierowanych na integrację przedstawicieli środowisk poszczególnych portów morskich m.in. poprzez inicjatywy klastrowe, rady interesantów portów.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					<p>zaangażowania jedynych właścicieli obu portów: miasta Kołobrzeg i Darłowo.</p> <p>W odpowiedzi pismem z dn. RWT-I-5.061.5.2017.AS z dn. 23.08.2017 r. poparłem ideę stworzenia zespołu portów „Darłowo-Kołobrzeg” jako mogącą być ważnym czynnikiem rozwoju dla aglomeracji koszalińskiej, gdyż zgodnie z rządową „Strategią na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju”, mniejsze porty pełnią istotną rolę aktywizującą gospodarczo obszary, na których są zlokalizowane.</p> <p>Wskazałem również na konieczność stworzenia szeregu warunków dla regionu Pomorza Środkowego, aby przedsięwzięcie się powiodło i miało szansę na rozwój m.in. poprawę krajowej infrastruktury drogowej, stworzenie połączeń promowych.</p> <p>Miasto Koszalin, które pełni rolę lidera na obszarze Pomorza Środkowego, zakłada perspektywiczny rozwój w basenie Morza Bałtyckiego, czego efektem będzie miasto bardzo dobrze zorganizowane komunikacyjnie, z przyjazną przestrzenią miejską, rozwiniętą turystyką oraz nowoczesną gospodarką opartą na współpracy regionalnej, krajowej i międzynarodowej.</p>	

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
37.	Wójt Gminy Cedry Wielkie		Wnoszę o wpisanie do powyższego projektu modernizację i rozbudowę nabrzeża przeładunkowego Wistek położonego w gminie Cedry Wielki w miejscowości Leszkowy (dz. nr 279/1, 280, obręb Leszkowy), około 5 km w górę lewego brzegu rzeki Wisły od -mostu w Kieżmarku.		Pragnę podkreślić, iż istniejąca infrastruktura drogowa umożliwi bezpośredni dojazd z nabrzeża przeładunkowego Leszkowy do węzła drogi ekspresowej S7. Ewentualna modernizacja może przyczynić się do zmniejszenia transportu lądowego, o którym mowa w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane zmiany prowadzą się do realizacji inwestycji na drodze wodnej śródlądowej, natomiast z przyjętych założeń wynika, że program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania.
38.	„Szkuner” Sp. z o.o.	Str. 53, akapit pierwszy	czy handlową, związaną z tworzeniem możliwości zaopatrywania w paliwo jednostek pływających (przykłady Pucka, Dziwnowa)	czy handlową, związaną z tworzeniem możliwości zaopatrywania w paliwo jednostek pływających (przykłady Pucka, Dziwnowa, Władysławowa)	W porcie Władysławowo stacjonuje bunkierka "Beata", która zaopatruje w paliwo jednostki stacjonujące w porcie oraz obce i inne przebywające w pobliżu. W 2017r w Porcie Władysławowo przeładowano 5522,63 ton paliwa.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w treści.
39.	„Szkuner” Sp. z o.o.	Str. 55 Tabela nr 8 Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej	Tabela 8 Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej Port Władysławowo, pełnione funkcje: inne ^f	Tabela 8 Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej Port Władysławowo, pełnione funkcje: inne ^{fc}	c Funkcja handlowa - zaopatrywanie jednostek w paliwo. W 2017r w Porcie Władysławowo przeładowano 5522,63 ton paliwa. f Funkcja przemysłowa: stocznia i przetwórstwo rybne	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w treści.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
40.	„Szkuner” Sp. z o.o.	Str. 56 akapit 4 Analiza SWOT	Rozwojowi znacząco zużytej w wielu portach infrastruktury nie sprzyja także wysoki koszt realizacji inwestycji infrastrukturalnych, złożona struktura własnościowa terenów portowych oraz jedynie częściowo przeprowadzony proces zaangażowania się gmin w zarządzanie portami (powołanie podmiotów zarządzających portami jedynie przez niektóre z gmin).	Rozwojowi portów o innym niż podstawowe znaczenie nie sprzyja wyeksploatowana infrastruktura portowa, konieczność ponoszenia wysokich kosztów inwestycji infrastrukturalnych przez Zarządy Portów, które nie mają zagwarantowanych ustawowo środków na utrzymanie infrastruktury hydrotechnicznej portu i utrzymanie ich projektowych głębokości wewnątrz niniejszych portów.	Gminy, samorządy nie dysponują wielomilionowymi środkami finansowymi na remont wyeksploatowanej infrastruktury hydrotechnicznej portu, a ustawa o portach i przystaniach nie gwarantuje środków na realizację ww. inwestycji w portach i przystaniach morskich o innym niż podstawowe znaczenie i stąd wynika brak zaangażowania jednostek samorządowych w zarządzanie portami.	Uwaga nieuwzględniona. Aktualny zapis dobrze odzwierciedla rzeczywistą sytuację w portach. Ponadto, warto dodać, że można zidentyfikować porty o innym niż podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, w których realizowanych jest wiele inwestycji przez jednostki samorządu terytorialnego, a ich stan jest konsekwentnie poprawiany. W Programie widnieją zapisy na temat Morskiego Funduszu Rozwoju, tj. instrumentu finansowego dla podmiotów gospodarki morskiej, w tym portów morskich. Celem działalności Morskiego Funduszu Rozwoju S.A. będzie wypełnienie luki w zakresie braku wystarczającej infrastruktury instytucjonalnej i środków finansowych na rozwój szerokokorozumianego sektora gospodarki morskiej, w tym na finansowanie projektów inwestycyjnych o różnym horyzoncie czasowym, które będą również umożliwiały realizację celów określonych w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)" i stymulację rozwoju podmiotów z szeroko rozumianego sektora gospodarki morskiej.
41.	„Szkuner” Sp. z o.o.	Str. 61, brak informacji o porcie Władysławowo	<p>Ustka Kolejnym portem regionalnym, który można uznać za wiodący, jest ten usteki. Ustka zajmuje czołowe miejsce w kraju pod względem liczby jednostek rybackich (w tym kutrów), dla których usteki port morski jest macierzysty. Port Ustka plasuje się także wysoko w zestawieniu wielkości wyładunku ryb.</p> <p>W przypadku ustckiego portu morskiego, zarząd portu prowadzi działania związane z przygotowaniem koncepcji technicznej budowy bocznicy kolejowej komunikującej istniejącą infrastrukturę kolejową w Porcie Ustka z projektowanym przez Urząd Morski w Słupsku nowym falochronem zachodnim Portu Ustka.</p> <p>Zamierzenie inwestycyjne planowane przez Zarząd Portu Morskiego w Ustce w porozumieniu z Urzędem Miasta Ustka polega na zaprojektowaniu i budowie układu drogowo-kolejowego. Należy wskazać, że dla Portu Ustka najważniejsze są</p>	<p>Władysławowo Największy port rybacki w południowo- wschodniej części Wybrzeża Bałtyku, chętnie odwiedzany przez jednostki rybackie z wybrzeża zachodniego, przez flotę rybacką łotewską, duńską, a nawet niemiecką z uwagi na bliskość występowania łowisk. Stanowi bazę schronienia dla jednostek rybackich, wędkarskich i turystycznych.</p> <p>Przeładował w 2017 r. 28 438,54 ton ryb i paliwa. Odwiedza go ok. 1 000 jachtów rocznie. Stanowi bazę techniczno-eksploatacyjną dla platform i jednostek badawczych na Bałtyku oraz morskich farm wiatrowych.</p> <p>"Szkuner" Sp. z o. o. - Zarząd Portu obecnie prowadzi pracę nad koncepcją rozwoju portu Władysławowo przy współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni, władzami miasta oraz potencjalnymi inwestorami.</p> <p>Aspekty inwestycyjne niniejszej koncepcji ukierunkowane są na:</p> <p>Wydłużenie Falochronu Północnego o 175m (infrastruktura dostępowa) osłaniającego wejście do portu i gwarantującego poprawę bezpieczeństwa na torze</p>	<p><u>Uzasadnienie inwestycji w Porcie Władysławowo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - konieczności pogłębienia portu, ustabilizowania głębokości na wejściu do portu, - osłonięcia portu i sąsiadującej firmy Energobaltic przed zapiaszczaniem, przy północno- wschodnich wiatrach, - zaplecze techniczno- remontowe dla morskich farm wiatrowych, platform i innych jednostek badawczo- naukowych. - oddzielenie funkcji rybackiej od przeładunkowo-składowej - planowane przeładunki kruszywa z ławicy Słupskiej na rzecz budowy regionalnych, lokalnych dróg i ścieżek rowerowych, wykorzystanie magazynów chłodni do przechowywania owoców i warzyw dla okolicznych sieci handlowych Lidla, Biedronki, Polo- Marketu. - obsługa serwisowa obecnych i planowanych platform należących do „LOTOS Petrobaltic” oraz 	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Port Władysławowo uznaje się za port regionalny, natomiast sekcja 2.2.3 dokumentu dotyczy innej kategorii struktur portowych, które mają szczególnie istotne znaczenie dla systemu transportowego kraju zważywszy m.in. na obecne i planowane połączenia drogowe i kolejowe.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			następujące składniki infrastruktury warunkującej dostęp od strony lądu: m.in. wysokiej jakości linie kolejowe 202 i 405, a także droga DK21. Port ten ma znaczny potencjał, wynikający m.in. z obsługi wielotysięcznej aglomeracji słupskiej. Brak opisu portu Władysławowo.	<p>podejściowym poprzez stabilizację głębokości.</p> <p>budowę nowego nabrzeża przeładunkowego dla statków kabotażowych wraz z placem składowym o powierzchni ok. 30 - 42 tys. m2 w celu obsługi technicznej morskich farm wiatrowych i platform Lotos "Petrobaltic" zlokalizowanych w na wschód od ławicy Słupskiej i na północ od Władysławowa.</p> <p>c) budowę nowego osłonowego Falochronu Wschodniego z dodatkowymi nabrzeżami o głębokościach dostosowanych do obsługi jednostek technicznych morskich farm wiatrowych oraz platform "Lotos Petrobaltic".</p>	<p>planowanych morskich farm wiatrowych.</p> <p>Lokalizacja portu Władysławowo umożliwia obsługę serwisową farm wiatrowych w najbliższej przyszłości (dla obsługi platform „Lotosu” jest zdecydowanie najbliższym portem). Zgodnie z deklaracją deweloperów farm wiatrowych, są oni zainteresowani co najmniej 2- 3 portami zlokalizowanymi w najbliższej odległości od projektowanych farm wiatrowych, mogącymi pełnić funkcję serwisową.</p> <p>- wykorzystanie transportu morskiego dla statków kabotażowych</p>	
42.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 9	Zmienić słowo „multimodalny”	<p>W zdaniu „W odniesieniu do transportu morskiego, DI określa następujące cele operacyjne, które mają być osiągnięte do 2023 r.:</p> <p>- poprawę dostępu do portów morskich od strony lądu, w tym rozwoju funkcji multimodalnych portów” należy zastąpić słowo „multimodalnych” słowem „intermodalnych”</p>	<p>Z samego charakteru ich działalności porty wypełniają funkcje multimodalności.</p> <p>Natomiast rozwoju wymaga funkcja intermodalności. Jest to zgodne z celami Programu wymienionymi na stronie 10.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>We fragmencie przywołany został dokładny zapis z DI SRT, w którym mowa o transporcie multimodalnym.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
43.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 10	Uzupełnić zapis	W zdaniu „Istotna jest również poprawa bezpieczeństwa żeglugi, która zostanie zapewniona poprzez budowę statków specjalistycznych oraz systemów bezpieczeństwa morskiego” autor powinien doprecyzować pojęcie statków specjalistycznych mających zapewniać bezpieczeństwo żeglugi.	Pojęcie „statki specjalistyczne” jest szerokie i dlatego wymaga doprecyzowania w kontekście bezpieczeństwa żeglugi.	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie kierunkowo wskazuje się na zasadność budowy statków specjalistycznych oraz systemów bezpieczeństwa morskiego. Zapis ten nie wymaga szczegółowego doprecyzowania, nie ma pełnego uzasadnienia dokonania dokładnego zestawienia pożądanych jednostek.
44.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 13	Uzupełnić zapis	Zdanie „Gospodarka gruntami portowymi w analizowanych portach realizowana jest, podobnie jak ma to miejsce w wielu portach europejskich, w dwóch głównych kierunkach, tj. lokalizacji nowych inwestycji na niewykorzystanych dotąd dla celów gospodarczych terenach portowych oraz rewitalizacji terenów wykorzystywanych już na cele portowe” należy zamienić na „Gospodarka gruntami portowymi w analizowanych portach realizowana jest, podobnie jak ma to miejsce w wielu portach europejskich, w trzech głównych kierunkach, tj. modernizacji istniejącej infrastruktury portowej , lokalizacji nowych inwestycji na niewykorzystanych dotąd dla celów gospodarczych terenach portowych oraz rewitalizacji terenów nie wykorzystywanych już na cele portowe”	Uzupełnione zdanie wymienia wszystkie występujące formy gospodarki gruntami w portach. Uzupełniono też brakujące słowo „nie”.	Uwaga nieuwzględniona. Identyfikuje się dwa zasadnicze kierunki gospodarki gruntami portowymi, tj. lokalizację nowych inwestycji na niewykorzystanych dotąd dla celów gospodarczych terenach portowych oraz rewitalizację terenów wykorzystywanych już na cele portowe. Możliwe jest ujęcie modernizacji istniejącej infrastruktury portowej w ramach drugiego z w/w kierunków – co nie wymaga zmiany zapisów programu.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
45.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	str. 14	Nieaktualny zapis	Usunąć zdanie „W porcie Świnoujście istnieją możliwości załadownienia obszaru m.in. przy falochronie centralnym (dawnym wschodnim) w porcie zewnętrznym, który mógłby stanowić bezpośrednie zaplecze dla nowych nabrzeży portowych”, natomiast dodać „ w porcie Świnoujście istnieją możliwości rozbudowy portu zewnętrznego w kierunku wschodnim poprzez budowę nowego falochronu osłonowego oraz załadownienie obszaru morskiego, a w porcie wewnętrznym poprzez pozyskanie dla celów portowych terenów zlokalizowanych na wschodnim brzegu Świny (wyspa Wolin), na odcinku pomiędzy Terminalem Promowym, a przeprawą promową na Karsiborzu.	W porcie Świnoujście nie ma już możliwości pozyskania terenów przez załadownienie falochronu Centralnego ponieważ rozbudowa gazoportu – budowa nowych nabrzeży i platformy przeładunkowej – wyklucza lokalizację na tym akwenie innych nabrzeży.,	Uwaga uwzględniona. Dokonano zmiany zapisów, zgodnie z uwagą.
46.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 17 rysunek 2	Na rysunku nie podano jednostki miary	Należy uzupełnić opis tabeli o zastosowaną jednostkę miary	Poprawa czytelności przekazywanej informacji	Uwaga uwzględniona. Podano jednostkę miary.
47.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 18	Uzupełnić zapis	W kontekście zdania „Szans należy upatrywać także w finalizacji rozpoczętych inwestycji drogowych oraz kontynuacji w perspektywie 2014-2020 budowy zaplanowanej sieci dróg krajowych (ekspresowych i autostrad), wchodzących w skład ciągów komunikacyjnych Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), w tym w szczególności takich, jak autostrada A1 oraz droga ekspresowa S3” należy wskazać na szanse wynikające z finalizacji	Odpowiednie uzupełnienie tego akapitu będzie spójne z szansami wymienionymi w tabeli SWOT na stronie 19- 20	Uwaga uwzględniona. Dokonano uzupełnienia zapisów, zgodnie z uwagą – odnosząc się do rozwoju sieci kolejowej, co należy traktować jako szansę rozwoju polskich portów morskich.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				inwestycji na sieci kolejowej.		
48.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 19	W słabych stronach, brakuje istotnych z punktu widzenia interesu portów oraz z punktu widzenia realizowanej polityki przez Rząd RP w zakresie porozumienia AGN, informacji o marginalnych przewozach ładunków transportem wodnym śródlądowym oraz złym stanie technicznym śródlądowych dróg wodnych. Likwidacja powyższych mankamentów odnotowuje się w szansach na rozwój portów, co wskazuje, że jest to obecnie słaba strona portów morskich, posiadających połączenie z siecią śródlądowych dróg wodnych.	Proponowane dodatkowe zapisy Słabych stron: Marginalny udział transportu wodnego śródlądowego w morskich w obsłudze polskich portów. Zbyt niskie klasy śródlądowych dróg wodnych i ich zły stan techniczny, z licznymi wąskimi gardłami oraz brakującymi połączeniami.	Porty morskie w Polsce nie wykorzystują potencjału transportu wodnego śródlądowego, tak jak porty europejskie, które mają również dostęp do sieci śródlądowych dróg wodnych. Jest to głównie skutek złego stanu technicznego dróg wodnych łączących porty z zapleczem oraz nie przystosowania portów morskich do obsługi tego typu transportu na większą skalę. Rozwój śródlądowych dróg wodnych poprzez dostosowanie ich parametrów do klas międzynarodowych, zgodnie z AGN oraz wzrost znaczenia transportu wodnego śródlądowego w obsłudze portów morskich jest szansą (co podkreślono w analizie SWOT) na rozwój polskich portów morskich. Powyższe znajduje potwierdzenie w dokumencie pt. „Strategia rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku”, gdzie zapisano m.in., że: [...] Wąskimi gardłami są przede wszystkim pierwsze/ostatnie odcinki dostępu drogowego i kolejowego oraz droga wodna Odry, w szczególności jej środkowy i południowy odcinek. [...] Ważnym elementem efektywnego systemu transportu zaplecza portów morskich jest sieć dróg wodnych śródlądowych. Jednocześnie bardzo zły stan techniczny rzek w Polsce	Uwaga uwzględniona. Dokonano uzupełnienia zapisów, zgodnie z uwagą – uzupełniając wykaz słabych stron w analizie SWOT.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					<p>uniemożliwia wykorzystanie ich potencjału w obsłudze transportowej portów morskich. [...]</p> <p>Za słabości portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu należy uznać jakość infrastruktury dostępu od strony lądu (kolejowej, drogowej, wodnej – śródlądowej). Chodzi zarówno o główne odcinki infrastruktury łączącej badane porty zapleczem, jak i infrastrukturę zlokalizowaną na styku z portami.</p>	
49.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 21	Niewłaściwe wskazanie klasy drogi wodnej na Odrzańskiej Drodze Wodnej.	Proponowany nowy zapis: [...] na Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW), dostosowanie jej do parametrów co najmniej Va [...].	Zgodnie z Uchwałą Nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia "Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030" (M.P.2016.711 z dnia 2016.07.22). Z uwagi na to, że klasa Va jest klasą niższą niż występująca już obecnie w dolnym biegu ODW klasą Vb, stąd określenie „co najmniej” jest zasadne.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis na następujący: <i>W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście istotną kwestią jest zapewnienie możliwie najwyższej klasy żegludowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW), zgodnie z obowiązującymi dokumentami programowymi z zakresu rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce, a w dalszej perspektywie czasowej budowa wodnego połączenia Dunaj-Odra-Łaba i Kanału Śląskiego, łączącego ODW z górną Wisłą, co będzie kolejnym etapem rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce i zintegrowania ODW z europejskim systemem transportowym dróg wodnych</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						<i>(Szczecin i Świnoujście wskazane zostały jako bazowe porty śródlądowe sieci TEN-T).</i>
50.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 21	<p>Pominięto likwidację wąskich gardeł jako istotną kwestię dla zespołu portowego Szczecin-Świnoujście (np. niskie mosty, przemiały na drodze wodnej itp.), co wpływa już obecnie na możliwości wykorzystania drogi wodnej przez transport wodny relacji porty morskie-zaplecze ładunkowe.</p> <p>Pominięto budowę Kanału Śląskiego, łączącego ODW z drogą wodną górnej Wisły, jako integralną część ODW w europejskim systemie transportowym. Nie uwzględniono również drogi wodnej E70.</p>	Proponowany nowy zapis: W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście istotną kwestią jest likwidacja wąskich gardeł na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW), dostosowanie jej do parametrów co najmniej Va klasy żeglugowej oraz budowa wodnego połączenia Dunaj-Odra-Łaba i Kanału Śląskiego, łączącego ODW z górną Wisłą, co będzie kolejnym etapem rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce i zintegrowania ODW z europejskim systemem transportowym dróg wodnych (Szczecin i Świnoujście, Kostrzyn, Wrocław, Kędzierzyn Koźle i Gliwice, które są obecnie bazowymi portami śródlądowymi w sieci TEN-T).	Zgodnie z Uchwałą Nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia "Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030" (M.P.2016.711 z dnia 2016.07.22). W powyższym dokumencie w ramach Odrzańskiej Drogi Wodnej (E30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenia w europejską sieć dróg wodnych w priorytecie I ujęto zadania: I.1. Likwidacja aktualnych wąskich gardeł. I.2. Przystosowanie ODW do parametrów klasy Va. I.3. Budowa na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj-Odra-Łaba. I4 Budowa Kanału Śląskiego. Zatem wszystkie te zadania określono w I priorytecie i prace nad nimi są prowadzone równolegle. Zatem nie należy określać niektórych zadań, jako w dalszej perspektywie.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis na następujący: <i>W przypadku zespołu portowego Szczecin-Świnoujście istotną kwestią jest zapewnienie możliwie najwyższej klasy żeglugowej na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW), zgodnie z obowiązującymi dokumentami programowymi z zakresu rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Polsce, a w dalszej perspektywie czasowej budowa wodnego połączenia Dunaj-Odra-Łaba i Kanału Śląskiego, łączącego ODW z górną Wisłą, co będzie kolejnym etapem rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce i zintegrowania ODW z europejskim systemem transportowym dróg wodnych (Szczecin i Świnoujście wskazane zostały jako bazowe porty śródlądowe sieci TEN-T).</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
51.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 21, tabela SWOT, zagrożenia, pkt 8	Zmienić zapis	„Relatywnie wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej” należy umieścić w słabych stronach. Natomiast jako zagrożenie należy uznać „utrzymanie się relatywnie wysokich stawek dostępu do infrastruktury kolejowej”	„Relatywnie wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej” występują obecnie i stanowią słabą stronę. Ich utrzymanie się będzie stanowiło zagrożenie.	Uwaga nieuwzględniona. Relatywnie wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej to czynnik zewnętrzny z punktu widzenia funkcjonowania portu morskiego, o charakterze zagrożenia dla jego rozwoju
52.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 24	Nie uwzględniono postępów w realizacji drogi S3, która do końca br. ma połączyć Świnoujście z Bolkowem (odcinek Bolków-Lubawka ma być oddany do 2023 roku).	Do Szczecina od południa dochodzi droga ekspresowa S3 – dwujezdniowa dwupasmowa prawie na całym odcinku Szczecin- Legnica, łącząca się z autostradą A2 i A4. W najgorszej sytuacji jest port w Świnoujściu, gdzie na odcinku Szczecin-Świnoujście w wielu miejscach droga jest jednojezdniowa i jednopasmowa (w tym odcinek przechodzący przez Woliński Park Narodowy).	Dostosowanie zapisu do stanu rzeczywistego.	Uwaga uwzględniona. Dokonano zmiany przedmiotowego fragmentu, dostosowując go do stanu rzeczywistego. Zwiększono ilość informacji nt. drogi S3 i jej znaczenia dla zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.
53.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 25 Tabela 4 – wiersz „dopuszczalne zanurzenie i długość statków”, kolumna „Świnoujście”	Poprawić dane dla portów Szczecin i Świnoujście	2.pozostałe fadunki: długość - 270 m zanurzenie - 13,5 m promy: długość 230 m zanurzenie 9,8 m	Dostosowanie zapisu do stanu rzeczywistego	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.
54.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 26	Wskazano niewłaściwą klasę żeglowności V. Pominięto kanał Odra- Szprewa w km 553,6 rzeki Odry, jako jeden z dwóch głównych kanałów łączących ODW z europejską siecią dróg wodnych.	Proponowany nowy zapis: Odrzańska Droga Wodna (II- Vb klasa drogi wodnej), połączenie z europejską siecią śródlądowych dróg wodnych poprzez Kanał Odra-Havela i Kanał Odra-Szprewa.	Pominięto połączenie poprzez Odrę Zachodnią oraz kanał Schwedt, przy założeniu że kanał HFW (kanał Hohensaaten- Friedrichsthal- Wasserstrasse) z którym się łączą i na którym obowiązuje kilometr z HOW, stanowi przedłużenie tego kanału od Hohensaaten do Odry	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					Zachodniej w km 3,0.	
55.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 26	Należy zaktualizować połączenia żeglugowe dla portów Szczecin i Świnoujście.	W kolumnie „Szczecin” treść należy wymienić na: „serwis feederowy Unifeeder łączący Szczecin z portami Morza Północnego i Morza Bałtyckiego oraz Norwegią, połączenia drobnicowe z Wielką Brytanią, Danią, Finlandią”. W kolumnie „Świnoujście” treść należy wymienić na: „serwisy promowe do Szwecji 11-13 wyjść z portu dziennie; połączenia drobnicowe z krajami skandynawskimi realizowane przez armatorów Nor Lines (1-2 razy w tygodniu) Norwest Ship Management (1 raz w tygodniu); serwis kontenerowy Eimskip (2 razy w miesiącu).”	Dostosowanie zapisu do stanu rzeczywistego	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.
56.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 26	Pominięto 46,9 kilometrowy odcinek Odry od ujścia Warty (km 617,6) do Hohensaaten (km 667,2), w przebiegu drogi wodnej E70.	Proponowany nowy zapis: Droga Wodna Wisły, połączenie z europejską siecią dróg wodnych przez Brdę, Noteć, Wartę i Odrę (II-III klasa).	Połączenie zachodnioeuropejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych z Wisłą znajduje się w ciągu drogi wodnej E-70, która na odcinku od Hohensaaten do Kostrzyna nad Odrą (ujście Warty), przebiega po jednym śladzie z drogą wodną E30 (Odrzańska Droga Wodna).	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.
57.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 27	Konieczna aktualizacja dla Szczecina:	Należy wpisać: „dwa połączenia intermodalne z/do Wróblina Głogowskiego oraz Ocięża”.	Dostosowanie zapisu do stanu rzeczywistego	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.
58.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 27-28	Uzupełnić zapis	Należy uzupełnić tekst o opis bezpośredniej dostępności kolejowej do portów.	W tekście skoncentrowano się na dostępności drogowej, podczas gdy określenie „ostatnia mila” dotyczy również dostępności kolejowej.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tekście. Dodano zapis informujący o tym, że w dalszym ciągu występują ograniczenia w zakresie dostępu do polskich portów

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						morskich za pośrednictwem kolei, także na odcinkach tzw. „ostatniej mili” w rejonach portowych.
59.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 28	W opracowaniu są zapisy, które nie w pełni odzwierciedlają rzeczywistość: „niestety w przypadku obu polskich portów parametry drogi wodnej (oraz zlokalizowanych na nich obiektów infrastrukturalnych; np. most kolejowy na rzece Regalica w Podjuchach) nie pozwalają na większe zastosowanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza. Wyjątkiem są relacje z Berlinem i innymi portami śródlądowymi w Europie Zachodniej.”	Proponowany nowy zapis: Niestety w przypadku obu polskich portów (zespół portów Szczecin-Świnoujście i Gdańsk) parametry drogi wodnej oraz zlokalizowanych na nich obiektów infrastrukturalnych, w szczególności niskich mostów, nie pozwalają na większe zastosowanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza. Wyjątkiem są relacje zespołu portów Szczecin- Świnoujście z Berlinem i innymi portami śródlądowymi w Europie Zachodniej, jednakże z wąskim gardłem w postaci mostu na rzece Regalicy w Szczecinie- Podjuchach (most z zabytkowym awaryjnym i nieregularnie podnoszonym przęsłem zwodzonym).	Na śródlądowych drogach wodnych w Polsce, prowadzących do obu wymienionych portów zlokalizowanych jest kilkadziesiąt niskich mostów, natomiast pierwotny zapis na to nie wskazuje, skupiając się przede wszystkim na moście na Regalicy. Most ten, jako jeden z wielu, stanowi wąskie gardło dla zespołu portów morskich Szczecin-Świnoujście. Niezależnie od rozpatrywania relacji portu z zapleczem krajowym, zagranicznym czy też innymi portami śródlądowymi w Europie Zachodniej, most kolejowy w km 733,7 rz. Regalicy w Szczecinie stanowi wspólne utrudnienie. Alternatywne połączenie przez Odrę Zachodnią z zespołem portów natrafia również na bariery w postaci dwóch zbyt niskich mostów w km 35,59 i 35,9 rz. Odry Zachodniej w Szczecinie (mosty stałe z prześwitem pionowym i poziomym jeszcze mniejszym od skrajni pionowej mostu na Regalicy przy podniesionym przęsle zwodzonym). Most w Szczecinie- Podjuchach zasługuje jednak na szczególne wyróżnienie, bowiem w sytuacji braku możliwości podniesienia przęsła zwodzonego, stanowi dla żeglugi śródlądowej barierę nie do	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tekście.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					przejścia.	
60.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	str. 28	Nieaktualny zapis	Usunąć zdanie „Mankamentem jest jednak bezpośredni, bardzo wąski i kręty wjazd do terminali drobnicowych portu.	Od czasu wybudowania mostu i estakady na rzeką Parnica nie można mówić o wąskim i krętym dostępie do części drobnicowej portu.	Uwaga uwzględniona. Usunięto zapis.
61.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 28	Wykreślić zdanie	Należy wykreślić zdanie „Porty Szczecin i Świnoujście nie mają typowych połączeń ro-ro”	Zdanie nie jest prawdziwe. Połączenia promowe ze Świnoujścia do Szwecji są typowymi połączeniami ro-ro. Jeżeli autor ma coś innego na myśli, to zostawiając to zdanie powinien doprecyzować swoje rozumienie pojęcia „typowe połączenie ro-ro”	Uwaga uwzględniona częściowo. Czym innym są połączenia promowe, w których wykorzystuje się jednostki np. typu ro-pax, do przewozu pasażerów i cargo, a czym innym są połączenia typu ro-ro, gdzie znajdują zastosowanie statki przewożące wyłącznie towary. W związku ze zgłoszoną uwagą, dokonano doprecyzowania zapisu, ale nie usunięto go całkowicie, jak postulowano.
62.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 29 koniec pierwszego akapitu	Konieczna aktualizacji informacji o Szczecinie	W przedostatniej linii akapitu zamiast „...tylko kilka w Szczecinie”, „...tylko jedna w Szczecinie” .	Dostosowanie zapisu do stanu rzeczywistego	Uwaga uwzględniona. Dokonano aktualizacji informacji, zgodnie z propozycją.
63.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 50	Uzupełnić treść zdania „Tranzyt czeski i słowacki, to głównie ładunki masowe: węgiel i ruda.”	Tranzyt czeski i słowacki to głównie ładunki masowe: węgiel i ruda, realizowane głównie w porcie Świnoujście	Doprecyzowanie przekazywanej informacji	Uwaga uwzględniona. Dokonano doprecyzowania informacji, zgodnie z


Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
						propozycją.
64.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 67	Uzupełnić treść zdania „W efekcie nie należy spodziewać się znacznych wzrostów przeładunków tego gazu w polskich portach morskich do 2020 r.”	W efekcie nie należy spodziewać się znacznych wzrostów przeładunków tego gazu w polskich portach morskich do 2020 r. Dopiero po 2020 roku planowana jest rozbudowa terminala przeładunku gazu LPG w porcie Szczecin do wielkości ok. 300 tys. ton rocznie.	Doprecyzowanie przekazywanej informacji	Uwaga uwzględniona. Dokonano doprecyzowania informacji, zgodnie z propozycją.
65.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 67 - wiersz 11-12	Uzupełnić dane dotyczące kontraktów z dostawcami amerykańskimi.	Dopisać: „Zawarto 2 umowy na dostawy gazu, które gwarantują od roku 2023 dostawy gazu do Polski w ilości 2mln ton LNG rocznie.”	Uzupełnienie brakujących, szczegółowych informacji.	Uwaga uwzględniona. Dokonano uzupełnienia informacji, zgodnie z propozycją.
66.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 72, koniec ostatniego zdania	Zbędny nawias	Usunąć zbędny nawias	Usunąć zbędny nawias	Uwaga uwzględniona. Dokonano korekty redakcyjnej tekstu.
67.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 73 – prognozy przeładunku ładunków ro-ro	Korekta błędnych danych statystycznych w tekście, cyt. „W latach 2007-2017 przeładunki ładunków tocznych konsekwentnie rosły, głównie w Świnoujściu 2,5-5,4 mln ton)...”	Proponowana korekta: „W latach 2007-2017 przeładunki ładunków tocznych konsekwentnie rosły, głównie w Świnoujściu (3,2-6,3 mln ton)...”	Konieczna korekta błędnych danych statystycznych	Uwaga nie uwzględniona. Dane w przedmiotowym fragmencie przytoczone zostały za: GUS, UStat. w Szczecinie. Podane zostały oficjalne dane statystyczne, ponownie zweryfikowane. Warto podkreślić, że dane GUS nie uwzględniają masy własnej obsługiwanych jednostek ładunkowych.
68.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str.76 tabela 21	Rok 2017 - brak w tabeli danych o pasażerach	W 2017 r. Sz-n =6393 pasażerów, Świnoujście = 1 151 378 osób	Uzupełnienie danych	Co do istoty, uwaga uwzględniona. Podane zostały dane najbardziej aktualne,

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						zgodnie z GUS.
69.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 80	Uzupełnić zapis	W zdaniu „W przypadku portu świnoujskiego, w celu stworzenia właściwych warunków rozwoju dla tego portu morskiego podjęte zostaną działania ukierunkowane na umożliwienie pełnej obsługi jednostek pływających o zanurzeniu ok. 15,0 m” dodać „ poprzez budowę nowego podejścia Północnego o głębokości 17,0 m”.	Ponieważ obecne podejście Zachodnie, przebiegające przez wody terytorialne Republiki Federalnej Niemiec ma głębokość 14,5 m (bez możliwości jej zwiększenia), koniecznym będzie budowa nowego podejścia Północnego o głębokości 17,0 m.	Uwaga nieuwzględniona. Konkretnie rozwiązania będą analizowane na etapie planowania inwestycji.
70.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 81	W drugim akapicie (części) tekstu określa się że parametry techniczne nabrzeży w porcie, przystosowane do obsługi statków o zanurzeniu 12,5 m, co nie koresponduje z informacjami, że 12,5 m to głębokość techniczna toru.	Proponowany nowy zapis: Parametry techniczne nabrzeży w porcie będą kompatybilne z nową głębokością techniczną toru wodnego Szczecin-Świnoujście, czyli 12,5 m.	Uwaga ta odnosi się do stwierdzeń użytych poniżej i powyżej poddawanego pod wątpliwość zapisu (str. 80) określających, że takie pogłębienie toru (czyli 12,5 m) umożliwi obsługę statków o zanurzeniu do 11,0 m.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tekście. Poprawiony zapis: <i>Kluczowe dla realizacji tego celu są m.in. parametry techniczne nabrzeży w porcie, kompatybilne z nową głębokością techniczną toru wodnego Szczecin-Świnoujście, czyli 12,5 m.</i>
71.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 83, przypis 62	Uzupełnić informacje o definicję portu V generacji.	Uzupełnić informacje o definicję portu V generacji.	Ponieważ opisuje się wcześniejsze generacje portów od I do IV, to należy uzupełnić przypis o informacje, co to jest port V generacji. Tym bardziej, że w tekście mówi się, że polskie porty dołączą w przyszłości do grupy portów V generacji.	Uwaga nieuwzględniona. Opis portu V generacji znajduje się już w przypisie w analizowanym fragmencie.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
72.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 84	W ramach konkretnych działań inwestycyjnych należy uwzględnić również konieczność budowy terminali intermodalnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie portów morskich i z nimi silnie zintegrowanych, tzn. odpowiedników „suchych” portów, lecz z dostępem do śródlądowych dróg wodnych.	Proponowany nowy zapis: Konkretnie działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu obejmowały będą przede wszystkim: [...] Inwestycje służące lepszemu zintegrowaniu żeglugi morskiej i żeglugi śródlądowej, dzięki czemu możliwe będzie wydłużanie ekologicznych łańcuchów transportowych z większym wykorzystaniem dróg śródlądowych, w tym wsparcie rozwoju węzłów przeładunkowych integrujących transport morski z żeglugą śródlądową (m.in. poprzez dostosowanie terminali portowych i budowa nowych terminali intermodalnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie portów morskich i z nimi silnie zintegrowanych, tzn. odpowiedników „suchych” portów, lecz z dostępem do śródlądowych dróg wodnych.	W sytuacji obecnej strategii w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych, wynikającej ze zobowiązań porozumienia AGN, porty morskie muszą się przygotować na rosnący udział transportu wodnego śródlądowego w obrotach ładunkowych. Będzie się to wiązało ze zwiększonym ruchem barek trasowych, dla których w przyszłości będą musiały być dedykowane specjalistyczne terminale na zapleczu portów morskich. Dotyczyć to będzie głównie transportu jednostek intermodalnych.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tekście. Aktualny zapis: <i>Konkretnie działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu obejmowały będą przede wszystkim (...):</i> <i>- inwestycje służące lepszemu zintegrowaniu żeglugi morskiej i żeglugi śródlądowej, dzięki czemu możliwe będzie wydłużanie ekologicznych łańcuchów transportowych z większym wykorzystaniem dróg śródlądowych, w tym wsparcie rozwoju węzłów przeładunkowych integrujących transport morski z żeglugą śródlądową (m.in. poprzez dostosowanie wybranych i budowę nowych terminali portowych do obsługi statków śródlądowych, a także budowę terminali intermodalnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie portów morskich i z nimi silnie powiązanych, tzn. odpowiedników tzw. „suchych” portów, lecz z dostępem do śródlądowych dróg wodnych);</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
73.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 84	Należy podać właściwą klasę drogi wodnej	Należy podać właściwą klasę drogi wodnej	Podano niewłaściwą klasę IV, bowiem powinno być Va. Dalsze zastrzeżenie do tego zapisu, zgodnie z uwagą w pkt. 8 i 9 niniejszej tabeli. <i>/przyp. MGMIŻŚ: wcześniejsze punkty tabeli; numeracja uległa zmianie w zbiorowym zestawieniu/</i>	Uwaga uwzględniona, co do zasady. Wprowadzono zmiany we fragmencie, tak aby zachować spójność dokumentu – zważywszy na dokonanie zmian w obszarze ODW, we wcześniejszej sekcji programu.
74.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 86	Wskazane jest również ujęcie w ramach tego priorytetu zintegrowanie tych systemów ze zharmonizowanym Systemem Informacji Rzecznej (RIS).	Proponowany nowy zapis: Działania w ramach tego priorytetu będą obejmowały: - dalszą modernizację systemów VTS/VTMS (Vessel Traffic Service/Vessel Traffic Management System) oraz przystosowanie ich do współpracy z Systemem Informacji Rzecznej RIS (River Information Services);	W obrębie portu morskiego Szczecin funkcjonuje system rzeczny RIS zapewniany przez Centrum RIS Urzędu Żeglugi Śródlądowej, bowiem port szczeciński obejmuje swym akwatorium również śródlądową drogę wodną na Regalicy, a także w przyszłości terminale śródlądowe portu zlokalizowane na jego zapleczu.	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tekście.
75.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 97-100 Port morski w Świnoujściu.	Uzupełnić zapis	W opisie należy wyraźnie napisać o konieczności realizacji podejścia Północnego do portu, o głębokości 17,0 m.	Ponieważ obecne podejście Zachodnie, przebiegające przez wody terytorialne Republiki Federalnej Niemiec ma głębokość 14,5 m (bez możliwości jej zwiększenia), koniecznym będzie budowa nowego podejścia Północnego o głębokości 17,0 m.	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnione jest utrzymanie bardziej ogólnego zapisu, bez precyzowania konkretnego rozwiązania. Konkretne rozwiązania będą analizowane na etapie planowania inwestycji. Warto w tym miejscu podkreślić, że planuje się opracowanie programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
						publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza. Dokument zostałby wypracowany m.in. w oparciu o potrzeby inwestycyjne zgłaszane przez urzędy morskie. Oznacza to, że wnioskowana inwestycja dotycząca infrastruktury dostępowej od strony morza do Portu Świnoujście mogłaby się w nim znaleźć – a nie bezpośrednio w konsultowanym Programie.
76.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 97	W zapisie dotyczącym działań inwestycyjnych po roku 2020 w porcie szczecińskim, pominięto działania w zakresie zwiększonej obsługi przez port transportu wodnego śródlądowego.	Proponowany dodatkowy zapis: W celu sprawnej obsługi transportu wodnego śródlądowego, koniecznym jest zabezpieczenie terenów dla lokalizacji, w perspektywie (wynikającej z rozbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej), w bezpośrednim sąsiedztwie portu morskiego, terminala intermodalnego silnie zintegrowanego z zespołem portów Szczecin-Świnoujście, tzn. odpowiednika „suchego” portu, lecz z dostępem do śródlądowych dróg wodnych obsługi tego rodzaju środków transportu.	Zgodnie z prowadzoną przez Rząd RP polityką rozwoju żeglugi śródlądowej zespół morskich portów Szczecin-Świnoujście ma być elementem rewitalizowanego szlaku ODW (E-30), w związku z czym w nadchodzących latach należy przewidzieć również inwestycje niezbędne do właściwej obsługi transportu wodnego śródlądowego. Jednym z takich elementów jest terminal intermodalny, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie portu morskiego, wyspecjalizowany w obsłudze statków żeglugi śródlądowej.	Uwaga nieuwzględniona. W omawianym fragmencie wskazuje się już, że <i>Zgodnie z prowadzoną przez Rząd RP polityką rozwoju żeglugi śródlądowej świnoujski port morski ma być krańcowym elementem rewitalizowanego szlaku ODW (E-30), w związku z czym w nadchodzących latach zostaną poczynione w nim inwestycje portowe niezbędne do właściwej obsługi transportu wodnego śródlądowego.</i> Z uwagi na relatywnie kierunkowy charakter dokumentu nie znajduje się

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						uzasadnienia do jeszcze większego precyzowania zapisu. Postulowane zmiany zawierają się już w aktualnym fragmencie.
77.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 99, rys. 33	Nieaktualny rysunek	Należy zamieścić aktualny rysunek, który znajduje się w załączeniu do niniejszej tabeli 	W dokumencie znajduje się nieaktualny już rysunek sytuacyjny	Uwaga uwzględniona. Zmieniono rysunek, zgodnie ze zgłoszoną propozycją.
78.	Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Str. 120	Błędne dane statystyczne odnoszące się do Szczecina i Świnoujścia	Właściwe dane statystyczne dla Szczecina i Świnoujścia 2007-Sw-cie=9238, Sz-n=9487 2008r. Św-cie=10248, Sz-n=8791 2009r. Św-cie=8735, Sz-n=7763 2010r. Sw-cie=12087, Sz-n=8756 2011r. Św-cie=12465, Sz-n=8889	Konieczna korekta błędnych danych statystycznych	Uwaga nieuwzględniona. Podane zostały dane najbardziej aktualne, zgodnie z EUROSTAT.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				2012r. Św-cie=12063, Sz-n=8204 2013r. Św-cie=14035, Sz-n=8715 2014r. Św-cie=14393, Sz-n=9009 2015r. Św-cie=13949, Sz-n=9225 2016r. Św-cie=14849, Sz-n=9264 2017r. Św-cie=16708, Sz-n=8716		
79.	Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin	Punkt 4.1 Cele i priorytety Programu/ Priorytet 2 - str. 85, po zdaniu „Dla Portu Gdynia”		proponuję zapis: <i>„Dla rozwoju portu w Szczecinie w szczególności należy przewidzieć w dokumentach planistycznych determinujących pozyskanie funduszy unijnych możliwość współfinansowania alternatywnego połączenia drogowego do portu w granicach miasta. Deklarowane od lat prace modernizacyjne linii kolejowa C-E 59 Szczecin - Międzyzlesie (granica z Czechami) muszą zostać zintensyfikowane. W ramach rozwoju infrastruktury około portowej w zakresie transportu intermodalnego w Szczecinie (nowy terminal) należy przewidzieć możliwość</i>		Uwaga uwzględniona ze stosownymi zmianami redakcyjnymi, stylistycznymi. Wprowadzono następujący zapis: <i>Dla portu w Szczecinie, kwestią bardzo ważną jest rozwój alternatywnego połączenia drogowego do portu w granicach miasta. Ponadto, deklarowane od lat prace modernizacyjne na linii kolejowej C-E 59 Szczecin-Międzyzlesie (do granicy z Czechami) muszą zostać zintensyfikowane. W segmencie transportu intermodalnego z wykorzystaniem żeglugi morskiej wskazane jest</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				wsparcia ze środków unijnych.		rozwijanie infrastruktury terminalowej na zapleczu portu szczecińskiego (np. budowa nowego obiektu ze wsparciem ze środków unijnych).
80.	Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin	Punkt 4.3. Scenariusze rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej / Port morski w Szczecinie - str. 95		proponuję dodać zapis: <i>„Istotne znaczenie dla przyszłej pozycji konkurencyjnej portu w Szczecinie mają również inwestycje drogowe (w tym alternatywne skomunikowanie portu w granicach miasta) i kolejowe poprawiające dostęp do terminali portowych”.</i>		Uwaga uwzględniona częściowo. Zapis dotyczący potrzeby rozwoju kolei w dostępie do portu Szczecin już znajdował się w programie. Zdanie to zostało uzupełnione o alternatywne połączenie drogowe, zgodnie z uwagą. Ostateczny zapis: <i>Istotne będą także inwestycje poprawiające bezpośredni dostęp kolejowy do portu Szczecin, a także alternatywne skomunikowanie portu w granicach miasta – co też będzie miało wpływ na przyszłą pozycję konkurencyjną portu.</i>
81.	Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin	s. 12, punkt 2.1.1		Ponadto w projekcie przedmiotowego Programu na stronie 12, punkt 2.1.1 - w ostatnich dwóch zdaniach podkreśla się problem związany z faktem, iż różna struktura własnościowa w obszarze portu, utrudnia pełnienie roli gospodarza przez zarządzającego terenami portowymi. Naszym zdaniem, status zarządu portu mógłby być wzmocniony również poprzez narzędzia pozyskiwania terenów rozwojowych na polskim		Uwaga o charakterze ogólnym, przyjęta do wiadomości. W ramach działań organizacyjno-legislacyjnych wskazuje się w programie m.in.: - stworzenie prawnych możliwości realizacji przez podmioty zarządzające polskimi portami morskimi inwestycji

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				zaplecza gospodarczym w celu integracji portu z zapleczem, jednak tylko wówczas, kiedy związane jest to z konkretnymi zamierzeniami inwestycyjnymi w zakresie rozwoju portu.		infrastrukturalnych w postaci lądowych terminali przeładunkowych na zapleczu. Kierunek ścisłej integracji portów z zapleczem, terminalami lądowymi jest wyraźnie akcentowany w dokumencie – czemu odpowiada jeden z priorytetów programu (<i>Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu</i>). Podkreśla się w nim, że konieczne jest rozszerzenie kompetencji zarządów morskich portów w celu umożliwienia pożądanego integracji portów z zapleczem, co wynika z założeń celów polityki transportowej Polski i Unii Europejskiej.
82.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia	Tabela 9 str.49	Port Jastarnia Podmiot zarządzający – BRAK	Należy umieścić : Podmiot zarządzający: Urząd Morski w Gdyni	Proponowana zmiana jest formalnym uporządkowaniem stanu faktycznego	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, t.j.), w

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						<p>przypadku niepowołania podmiotu zarządzającego w porcie, za część obowiązków ustawowych odpowiada gmina (tj. m.in. prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, a także pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu), jak również właściwy miejscowo dyrektor urzędu morskiego – ale nie można uznawać go za podmiot zarządzający. Jest to zupełnie inna instytucja, precyzyjne określona na gruncie obowiązujących przepisów prawnych.</p>
83.	<p>Miejski Zarząd Portu Jastarnia</p> <p>Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia</p>	<p>Tytuł dokumentu <i>Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</i> s.1</p>	<p>Z uwagi na fakt, że treść dokumentu odnosi się w przeważającym zakresie do portów o podstawowym, znaczeniu oraz wyraźnie wskazanie, że odrębny dokument będzie regulował przedmiotowe kwestie w zakresie portów niemającego podstawowego znaczenia dla gospodarki, tytuł dokumentu powinien by brzmieć: <i>Programu rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).</i></p>			<p>Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowy dokument dotyczy wszystkich portów i przystani morskich w Polsce. Nie znajduje się uzasadnienia do zmiany tytułu dokumentu.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
84.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	2.2. Pozostałe porty i przystanie morskie s. 46-53	<ul style="list-style-type: none"> - to znikomy fragment Programu dotyczący portów niemającego podstawowego znaczenia dla gospodarki, - zasadniczo stanowi podsumowanie stanu faktycznego, - brak jest podziału portów wg kryterium pełnionych funkcji czy zasięgu oddziaływania, co jest istotne w kontekście finansowania rozwoju, - Program nie odpowiada wytycznym zawartym w Komunikacie Komisji - Porty: motor wzrostu, - brak korekty modelu zarządzania portami, 			<p>Mając na uwadze różnice w zakresie kompetencji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej względem portów niemających – w rozumieniu ustawy o portach i przystaniach morskich – podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystani morskich, opracowany zostanie – w ścisłej współpracy z komunalnymi podmiotami zarządzającymi portami oraz samorządami – odrębny dokument poświęcony problematyce ich rozwoju, uwzględniający specyficzne uwarunkowania ich funkcjonowania.</p> <p>Będzie to dokument dedykowany problematyce rozwoju mniejszych portów morskich, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
85.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	Opracowany zostanie odrębny dokument poświęcony problematyce rozwoju portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej s. 48	- w kontekście tytułu i treści Programu nasuwa się pytanie o rangę planowanego dokumentu i korelację z Programem: czy będzie to np. załącznik do Programu czy suplement, - nie ma spójności pomiędzy zamiarem stworzenia odrębnego dokumentu dla portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej a umieszczeniem w Programie niektórych informacji dotyczących, np. rozdział 2 czy finansowanie (str. 96). - nie ma uzasadnienia zamiar wyłączenia portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej z Programu od odrębnego dokumentu - kwestie dotyczące „dużych” portów dotyczą w odpowiedniej skali również portów „małych”			W opinii MGMIŻŚ dwa odrębne dokumenty, z których jeden dedykowany będzie portom niemającym podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w myśl przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, t.j.), a także przystaniom morskim – nie wykluczają się wzajemnie, nie pozostają w sprzeczności względem siebie, i co warto podkreślić – mogą się wzajemnie uzupełniać. Warto podkreślić, że z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, t.j.) wynika, że prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu stanowi przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego, zaś w przypadku niepowołania go zadania te wykonuje gmina.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
86.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	Słabość analizowanych portów w aspekcie funkcjonalnym wynika przede wszystkim z sezonowości części funkcji gospodarczych oraz braku rozwoju funkcji komplementarnych do głównych funkcji portowych. s. 51	Portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej nie należy utożsamiać wyłącznie z działalnością sezonową (turystyczną). Wiele z nich funkcjonuje całorocznie, większość przeładunków i żegluga wędkarska odbywają się poza sezonem.			Mowa o sezonowości dotyczy części funkcji portowych, a nie wszystkich – co jest prawdą. Porty nie są utożsamiane wyłącznie z działalnością sezonową.
87.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	Słabe strony s. 51		Należy dopisać pkt.: Dekapitalizacja infrastruktury dostępowej do portów od strony wody, jak również brak aktywności w jej rozwój spowodowały, że w większości portów istniejące parametry infrastruktury falochronów czy torów podejściowych nie pozwalają na wykorzystywanie potencjału portów. Nie można pominąć faktu, iż aktualny stan techniczny wpływa negatywnie także na bezpieczeństwo żeglugi.		Obecnie występuje tożsamy zapis: „3. <i>Problemy z utrzymaniem odpowiednich głębokości na wejściach do portów oraz kanałach portowych.</i> ” Ponadto, do poruszanej kwestii odnoszą się zapisy w „zagrożeniach” analizy SWOT.
88.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	Szanse s. 52	Należy wskazać, iż pkt 3 wymieniony w tabeli, dla większości portów powinien znaleźć się po stronie Zagrożeń.			Uwaga nieuwzględniona. Nie znajduje się uzasadnienia do przeniesienia pkt. 3 z „szans” do „zagrożeń”. 3. <i>Możliwość korzystania ze środków europejskich na rozbudowę infrastruktury portowej oraz dostępu do portów od strony morza i</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						<i>ląd</i> . – to szansa rozwojowa dla portów morskich.
89.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	Zagrożenia s.52	Po stronie Zagrożeń powinny się znaleźć także: - brak jasnej polityki rozwoju portów przy współfinansowaniu zadań inwestycyjnych przez administrację morską, - brak jasnych i przejrzystych kryteriów podziału środków, - brak narzędzi do stworzenia przez porty oferty dla firm obsługujących działalność poszukiwawczą i wydobywczą w polskiej strefie ekonomicznej oraz budowę i eksploatację farm wiatrowych, - w pkt. 4 po słowach: "od strony lądu" należy dodać: „ i od strony wody”; Warto zauważyć, iż inwestycje w portach zwiększyły parametry infrastruktury wewnątrz portów. Kolejnym krokiem powinno być zwiększenie poprawy infrastruktury dostępu od strony wody. W obecnej sytuacji porty nie są przez to w stanie wykorzystać swojego potencjału.			Uwagi uwzględnione częściowo. Planuje się opracowanie programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza, biorąc pod uwagę plany rozwojowe portów. W „zagrożeniach” jest już mowa o słabości kapitałowej gmin portowych i podmiotów zarządzających portami – przez co nie ma potrzeby powielania zapisu o braku narzędzi do stworzenia przez porty oferty dla firm obsługujących działalność poszukiwawczą i wydobywczą w polskiej strefie ekonomicznej oraz budowę i eksploatację farm wiatrowych. W pkt. 4 dopisano „i wody” oraz w przypisie dolnym

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						zawarto informację, że inwestycje w portach zwiększyły parametry infrastruktury wewnątrz portów; kolejnym krokiem powinno być zwiększenie poprawy infrastruktury dostępu od strony wody; w obecnej sytuacji niektóre porty nie są przez to w stanie wykorzystać w pełni swojego potencjału.
90.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	4. Cele rozwoju polskich portów morskich s. 69 -92	- wymienione cele można odnieść odpowiednio do portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, - w związku z powyższym zasadne jest zaprzestanie dalszej marginalizacji portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, a tym samym dostosowanie celów rozwoju do wszystkich portów morskich poprzez ujęcie również działań inwestycyjnych dotyczących portów mniejszych, np. obok budowy drogi S3 budowa drogi S6 (str. 76),			Uwaga uwzględniona częściowo. Projekt odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego. Nie sposób zgodzić się z sugestią, że dokonuje się marginalizacji portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Określone w programie kierunki rozwoju odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno rozwiniętych. Program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich,

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			<p>- należy rozważyć i podkreślić rozwój sieci TEN-T w Europie Środkowo-Wschodniej,</p> <p>- w celu rozwoju żeglugi na Bałtyku wskazane są działania w kierunku zwiększenia dostępności do TEN-T i ustanowienie sieci portów kompleksowych,</p>			<p>kierując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania.</p> <p>W pkt 24 „szans” rozwoju polskich portów morskich wskazuje się na <i>Rozwój sieci TEN-T w Europie Środkowo-Wschodniej</i>.</p> <p>Ponadto, w dokumencie wielokrotnie podkreśla się wymóg zwiększenia dostępności do polskich portów morskich, zarówno od strony lądu (kolej, droga), jak i morza – co z pewnością będzie służyć ich rozwojowi, zwiększeniu atrakcyjności, zawijaniu większej liczby statków, większym obrotom cargo.</p>
91.	<p>Miejski Zarząd Portu Jastarnia</p> <p>Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia</p>	6. Finansowanie Programu s. 96-101	Pojawia się pytanie o zasadność finansowania ze środków budżetu państwa budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz inwestycji w infrastrukturę portową w portach niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniach morskich, gdzie nie powołano podmiotów zarządzających (str. 96),			<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Nie znajduje się podstawy do zmiany podejścia do przedmiotowej kwestii i zmiany treści programu.</p> <p>Poprawa dostępu do portów morskich od strony morza, a także poprawa infrastruktury portowej, powinna następować nie tylko w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, gdzie</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						są zarządy portów. Mniejsze struktury portowe i przystaniowe są także ważnymi ogniwami rozwoju społeczno- gospodarczego. W Programie widnieją zapisy na temat Morskiego Funduszu Rozwoju, tj. instrumentu finansowego dla podmiotów gospodarki morskiej, w tym portów morskich.
92.	Miejski Zarząd Portu Jastarnia Uwaga Związku Małych Portów Morskich z 2017 r. poparta przez MZP Jastarnia	Podmioty zarządzające portami leżącymi poza siecią bazową TEN-T mają możliwość skorzystania z dofinansowania w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2014 -2020 s. 98	- należy zaznaczyć, iż możliwość pozyskania dofinansowania dotyczy zasadniczo operacji na działalność niezwiązaną z infrastrukturą hydrotechniczną, - skoro inwestuje się ze środków rybackich potężne kwoty, a z drugiej strony zaostroża się kryteria funkcjonowania rybołówstwa, należy dotować podmioty zarządzające portami, w których rękach znajduje się infrastruktura rybacka.			W programie wskazuje się wiele różnych źródeł finansowania inwestycji. Widoczne są informacje m.in. na temat Morskiego Funduszu Rozwoju, tj. instrumentu finansowego dla podmiotów gospodarki morskiej, w tym portów morskich.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTiŻ
93.	Gmina Sianów	Sekcja: 4.2.1 strona: 84 Akapit dot.: konkretnych działań inwestycyjnych w ramach Priorytetu 2.	Dodanie zapisu: „- budowa infrastruktury magazynowej i logistycznej wzdłuż drogi S6, zapewniającej przeniesienie ładunków transportowanych w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych”	Konkretne działania inwestycyjne w ramach tego priorytetu obejmowały będą przede wszystkim: - modernizację dróg wodnych śródlądowych, zapewniających dostęp do polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a także budowę brakujących odcinków sieci dróg wodnych śródlądowych; - budowę/przebudowę infrastruktury kolejowej i drogowej w celu osiągnięcia technicznych parametrów infrastruktury zgodnych z wymogami sieci bazowej TEN- T, wraz z elementami towarzyszącymi (np. parkingami) oraz budowlami zlokalizowanymi na ich przebiegu (mosty, wiadukty), łączącej je z elementami głównych szlaków/magistrali; - przystosowanie infrastruktury wybranych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego (przebudowa infrastruktury nabrzeżowej, drogowej, kolejowej, budowa parkingów, uzbrojenia w infrastrukturę techniczną, itp.); - inwestycje służące lepszemu zintegrowaniu żeglugi morskiej i żeglugi śródlądowej, dzięki czemu możliwe będzie wydłużanie ekologicznych łańcuchów transportowych z większym wykorzystaniem dróg śródlądowych., w tym wsparcie rozwoju węzłów	Budowa strategicznej drogi krajowej S6 (w tym obwodnicy Koszalina i Sianowa) stanowi najważniejszą trasę drogową Pomorza i należy do najważniejszych ogniw krajowego systemu komunikacyjnego. Droga krajowa S6 łączy największe miasta Polski północnej: Szczecin, Koszalin, Słupsk, Gdańsk, Gdynię, a także 4 polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Świnoujście, Szczecin, Gdańsk, Gdynię) jak również miasta portowe o znaczeniu regionalnym (Kołobrzeg i Darłowo). Stanowi część najważniejszego korytarza transportowego, łączącego obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią oraz połączenie na Litwę - do Kowna i Wilna. Gmina Sianów, to gmina miejsko-wiejska o pow. 226,77 km, przez którą bezpośrednio przebiega budowana obecnie droga ekspresowa S6 /inwestycja - realizowana przez GDDKiA O/Szczecin, planowany termin jej zakończenia to 2020 r/, znajduje się w północnej części województwa zachodniopomorskiego, w północno-wschodniej części powiatu koszalińskiego, pomiędzy dwoma portami regionalnymi Darłowo i Kołobrzeg, geograficznie pośrodku 4 portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (w odległości ponad 190 km do Gdyni/Gdańska i w	Uwaga nieuwzględniona. Nie sposób zgodzić się ze stwierdzeniem, że <i>Zlokalizowanie na rzeczonym terenie centrum logistycznego / logistyczno-dystrybucyjnego usprawni przeniesienie ładunków transportowanych w ramach morsko- lądowych łańcuchów transportowych i rozbudowę infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu.</i> W ocenie MGMTiŻ budowa infrastruktury magazynowej i logistycznej wzdłuż drogi S6 nie wpłynie na poprawę dostępu do portów morskich od strony lądu.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
				<p>przeładunkowych integrujących transport morski z żeglugą śródlądową (m.in. poprzez dostosowanie wybranych terminali portowych do obsługi statków śródlądowych); usunięcie tzw. "wąskich gardeł" w postaci infrastruktury drogowej i kolejowej na głównych przejściach granicznych (w szczególności na południowej granicy).</p> <p>- budowa infrastruktury magazynowej i logistycznej wzdłuż drogi S6, - zapewniającej przeniesienie ładunków transportowanych w ramach morsko-łądowych łańcuchów transportowych</p>	<p>odległości ok. 170 km od Świnoujścia/ Szczecina).</p> <p>Ponadto, bliskość budowanej drogi krajowej S11 od węzła Bielice do węzła Koszalin Zachód tworzy najważniejszy korytarz transportowy znad Bałtyku na południe Polski (w układzie południkowym) i stanowi o strategicznym położeniu gminy pośród szlaków transportowych.</p> <p>Na terenie gminy zlokalizowane są tereny inwestycyjne będące własnością Skarbu Państwa, leżące bezpośrednio wzdłuż węzła komunikacyjnego w Kamieszewicach, włączającego istniejącą DK nr 6 do budowanej S6.</p> <p>Tereny, leżą poza istniejącymi wielkoprzestrzennymi strefami ochrony przyrodniczej, w tym krajobrazowej, usytuowane są z dwóch stron drogi ekspresowej S6, o łącznej powierzchni 43,3113 ha.</p> <p>Docelowo zapewnią efektywne połączenie portów z zapleczem lądowym oraz płynność ruchu i likwidację wąskich gardeł morsko-łądowych w procesach transportowych. Gmina jest w trakcie zmiany MPZP (wspomniany obręb Skibno przy węźle Karnieszewice) i określenia sposobu zagospodarowania terenu przeznaczonego m.in. pod zabudowę obiektami produkcyjnymi, składami, magazynami, zabudowę obiektami handlowymi o pow.</p>	

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					<p>sprzedaży powyżej 2000 m kw., zabudowę usługową, infrastrukturę techniczną i drogową.</p> <p>Zlokalizowanie na rzeczonym terenie centrum logistycznego / logistyczno-dystrybucyjnego usprawni przeniesienie ładunków transportowanych w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych i rozbudowę infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu.</p> <p>Inwestycja bezpośrednio wpisuje się w Priorytet 2 „Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu”, cel szczegółowy nr 1 „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 (z perspektywą do 2030 r, tj. „Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych” przeznaczonego m.in. pod zabudowę obiektami produkcyjnymi, składami, magazynami, zabudowę obiektami handlowymi o pow. sprzedaży powyżej 2000 m kw., zabudowę usługową, infrastrukturę techniczną i drogową.</p> <p>Zlokalizowanie na rzeczonym terenie centrum logistycznego / logistyczno-dystrybucyjnego usprawni przeniesienie ładunków</p>	

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					transportowanych w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych i rozbudowę infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu. Inwestycja bezpośrednio wpisuje się w Priorytet 2 „Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu”, cel szczegółowy nr 1 „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 (z perspektywą do 2030 r, tj. „Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych”.	
94.	Gmina Sianów	Sekcja: Załącznik 2 strona: 121-129 Akapit dot.: „Plan finansowy Projektu”	Dodanie zadania nr 48 pn. „Uzbrojenie terenu pod planowane Centrum Logistyczne w Karnieszewicach przy węźle transportowym sieci TEN-T” wraz źródłem finansowania i szacowaną wartością wydatków na inwestycję.	Nazwa projektu: „Uzbrojenie terenu pod planowane Centrum Logistyczne w Karnieszewicach przy węźle transportowym sieci TEN-T” Źródło finansowania projektu: - środki własne Gminy Sianów 3 MLN PLN - środki unijne (POIiŚ 2014- 2020) / Skarb Państwa -17,00 MLN PLN - Okres realizacji: 2021-2030 lata.	Strategiczne położenie terenów inwestycyjnych Gminy ma również wymierne znaczenie dla integracji polskich portów sieci bazowej TEN-T stanowiących węzły transportowe Korytarza Bałtyk - Adriatyk z innymi elementami sieci bazowej TEN-T (terminalami intermodalnymi i centrami logistycznymi). Biorąc powyższe pod uwagę, wnosimy o uwzględnienie uwagi i wpisanie Zadania pn. „Budowa Centrum Logistycznego w Karnieszewicach, jako węzła transportowego sieci TEN-T” do PRPPM z perspektywą do 2030 roku.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga jest poza zakresem geograficznym programu.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
95.	Miasto Świnoujście	4.3. Scenariusze rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej Str. 97, 98, 99, 100 Port Morski w Świnoujściu	Zapisy dotyczące wpływu rurociągu Nord Stream na rozwój portu Morskiego w Świnoujściu powinny być bardziej konkretne z pokazaniem podstawowych Parametrów technicznych zagłębienia rurociągu. Wskazać podmiot zobligowany do prowadzenia działań 1. umożliwiających obsługę przez port w Świnoujściu jednostek o zanurzeniu 15 m .	Zrealizowany rurociąg Nord Stream I ma wierzch rury na głębokości 16 m; strefa bezpieczeństwa to 2,5 m (do sprawdzenia, gdyż są to dane z internetu) . Ogranicza to obsługę jednostek pływających przez Port Morski w Świnoujściu do jednostek o zanurzeniu ok. 13,5 m. Zapewnienie obsługi jednostek pływających o zanurzeniu 15,0 m bez przebudowy rurociągu polegającej na jego zagłębieniu nie jest możliwe. Nord Stream II jest w trakcie realizacji z terminem zakończenia pod koniec 2019 r. i jego wpływ na ograniczenie zanurzenia jednostek pływających będzie analogiczny jak Nord Stream I. Określić jakie działania i przez kogo oraz na jakiej płaszczyźnie muszą zostać podjęte, aby umożliwić dostęp do portu jednostek o zanurzeniu 15 m. Jednoznacznie wskazać podmiot zobligowany do prowadzenia działań w tym zakresie.	Temat rurociągu Nord Stream I i II jest kluczowym problemem warunkującym rozwój portu w Świnoujściu. Obecne zapisy są zbyt ogólne w sytuacji, kiedy znamy głębokość zanurzenia rurociągu Nord Stream I. Zapisy powinny być bardziej konkretne i jednoznacznie obrazujące problem. Ogólne stwierdzenia o problemach w możliwościach rozwoju portów w Świnoujściu i w Szczecinie bez podania głębokości rurociągów nie obrazują skali ograniczania rozwoju portów. Brak konkretnie i jednoznacznie sformułowanych postulatów do działania z określeniem kierunku działania, przedmiotu, zakresu, celu i podmiotów odpowiedzialnych za realizację wskazanych zadań. Bez tego elementu opracowanie nie jest „Programem Rozwoju...” lecz analizą stanu istniejącego.	Uwaga nieuwzględniona. Istniejące obecnie zapisy odpowiadają sytuacji faktycznej. Wpływ rurociągu Nord Stream na funkcjonowanie Portu Świnoujście został wyraźnie określony. Warto w tym miejscu podkreślić, że program jest dokumentem w dużym stopniu kierunkowym, i że planuje się opracowanie programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza. Dokument ten zostałby wypracowany m.in. w oparciu o potrzeby inwestycyjne zgłaszane przez urzędy morskie.
96.	Miasto Świnoujście	Str. 47 tabela 7 Str. 20 tabela 3 - szanse pkt. 21 Str. 48 drugi akapit	Brak powiązania zamierzeń inwestycyjnych w porcie morskim Świnoujście z przebudową Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz wskazania lokalizacji dla portu barkowego.	Wskazać lokalizację na terenie portu morskiego w Świnoujściu basenów / nabrzeży dla barek jako powiązanie dwóch programów: rozwoju portu morskiego w Świnoujściu i Odrzańskiej Drogi Wodnej.	Przebudowa Odrzańskiej Drogi Wodnej nie spełni oczekiwań, jeżeli w porcie morskim w Świnoujściu nie będzie miejsca dla barek żeglugi śródlądowej (nabrzeża barkowe lub basen barkowy). W opracowaniu stwierdza się tylko, że maleje udział procentowy transportu śródlądowego w zespole portów	Zgodnie z prowadzoną przez Rząd RP polityką rozwoju żeglugi śródlądowej świnoujski port morski ma być krańcowym elementem rewitalizowanego szlaku ODW (E-30), w związku z czym w nadchodzących latach zostaną poczynione w nim

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
		Str. 100			<p>Szczecin i Świnoujście jako konsekwencja pogarszających się warunków żeglownych i nawigacyjnych na Odrze. Brak postulatów do lokalizowania nabrzeży / basenów barkowych, aby przebudowa Odrzańskiej Drogi Wodnej miała wymierne efekty. Zgodnie z opracowaniem Świnoujski port ma stanowić końcowy element rewitalizowanego szlaku ODW.</p>	<p><i>inwestycje portowe niezbędne do właściwej obsługi transportu wodnego śródlądowego.</i> – m.in. taki zapis już widnieje w programie, co dosyć wyraźnie kierunkuje potrzebne inwestycje.</p> <p>Nie znajduje się uzasadnienia do jeszcze większego precyzowania zapisów, zważywszy na mocno kierunkowy charakter dokumentu.</p> <p>Doprecyzowanie zapisów programu nastąpi także w strategiach poszczególnych portów morskich.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
97.	Miasto Świnoujście	Str. 80 (koniec pierwszego akapitu) oraz pkt. 12 zał. Nr 2: plan finansowy Programu str. 19 tabela 3 - mocne strony - pkt. 10 str. 14 drugi akapit str. 20 tabela 3 zagrożenia pkt. 4 i pkt 6	Plany dotyczące budowy terminala kontenerowego w zewnętrznym porcie w Świnoujściu nie mają odniesienia w obowiązujących mpzp m. Świnoujście oraz w obowiązującym Studium.	Budowa Terminala kontenerowego jest przedmiotem analiz. W opracowaniu należy ująć, iż obowiązujące mpzp oraz Studium dla m. Świnoujście nie zawierają lokalizacji cz. lądowej terminala kontenerowego tj. rozwoju funkcji portowych w kierunku wschodnim. Podjęcie decyzji o budowie przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami i władzami miasta.	Nie zapadła jeszcze wiążąca decyzja o budowie terminala. Nie można więc przedstawiać w „Programie Rozwoju...”, że jest to inwestycja, która na pewno będzie realizowana. Budowa zewnętrznego portu kontenerowego w Świnoujściu jest w fazie analiz, które powinny odnieść się do skutków społeczno- gospodarczo- środowiskowych dla m. Świnoujście. Jego realizacja będzie wymagała konsultacji i aprobaty społecznej.	Inwestycja w postaci Budowy Terminala Kontenerowego w Świnoujściu jest na wstępnym etapie, nie są znane jeszcze wszystkie ustalenia i rozstrzygnięcia w zakresie tego przedsięwzięcia. W treści programu wskazuje się na w/w inwestycję w kontekście ewentualnej, możliwej realizacji – np. s. 102: <i>Ewentualna budowa głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu miałyby miejsce po roku 2020.</i> Program kierunkuje złożony proces rozwoju polskich portów morskich, wskazując niektóre konkretne działania inwestycyjne, przewidziane do realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami (m.in. w zakresie ochrony środowiska, czy zapewnienia udziału społeczeństwa w toku ich procedowania).

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
98.	Miasto Świnoujście	Str. 100 (środkowy akapit)	Zbyt ogólne zasygnalizowanie problemów związanych z dojazdem do portu (m.in. kwestia rozbudowy S3). Rozwój portu w Świnoujściu jest uwarunkowany konieczną przebudową obsługi komunikacyjnej miasta i portu wraz z niezbędnymi parkingami buforowymi przy drodze ekspresowej S3.	<p>Określić minimalny zakres rozbudowy S3 (np. ilość pasów, min. klasę drogi) przy łącznym uwzględnieniu rozbudowy Terminala Promów Morskich, Terminala LNG, projektowanego w opracowaniu terminala kontenerowego, wzrostu natężenia ruchu kołowego związanego z rozwojem OT Port i funkcji około portowych (w tym działalności prywatnych przedsiębiorców).</p> <p>W części dotyczącej scenariuszy rozwoju portów morskich w zakresie portu w Świnoujściu na stronie 100 wprowadzić po zdaniu rozpoczynającym się od „W perspektywie...” Zdanie: Rozwój portu należy zsynchronizować z dostosowaniem do nowych potrzeb obsługi komunikacyjnej, w tym budowy drogi ekspresowej S3 wraz z parkingami buforowymi.</p>	<p>Opracowanie zamyka się do ogólnych sformułowań. Nie analizuje całości zagadnienia związanego z ogólnym rozwojem całej funkcji portowej. Nie wskazuje kto ma współuczestniczyć w kosztach rozbudowy dróg i w kosztach budowy parkingów, jako komunikacyjnych buforów. Rozwój funkcji portowej nie może obciążać pozostałych funkcji zlokalizowanych poza granicami portu morskiego kosztami związanymi z rozwojem portu.</p> <p>Istniejący układ komunikacyjny już obecnie stwarza trudności w prawidłowej obsłudze funkcji portowych. Bez przebudowy tego układu zakładany rozwój portu w Świnoujściu nie jest możliwy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Dokonano zmian zapisów, wprowadzając informację m.in. o konieczności dostosowania obsługi komunikacyjnej do nowych potrzeb.</p> <p><i>Względem rozwoju portu musi nastąpić dostosowanie do nowych potrzeb obsługi komunikacyjnej, w tym budowa drogi ekspresowej S3 wraz z parkingami buforowymi. Układ komunikacyjny miasta i rejonu portowego, w powiązaniu z wysokiej jakości drogą ekspresową charakteryzującą się odpowiednią przepustowością, dostosowaniem do przenoszenia dużych nacisków pojazdów (11,5 t) i innymi parametrami techniczno-użytkowymi, musi zapewniać sprawny i efektywny transport ładunków do/z portu Świnoujście. – taki zapis doprecyzowuje informacje zawarte w programie, zgodnie z uwagą.</i></p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
99.	Miasto Świnoujście	str. 19 tabela 3 - słabe strony - pkt. 9	Ograniczenie granic obszaru Natura 2000 na terenie portu morskiego w Świnoujściu, w tym torów wodnych.	Sformułować postulat ukierunkowujący na podjęcie działań zmierzających do zniesienia ochrony programem Natura 2000 obszarów morskich portów i torów wodnych (np. przez Zalew Szczeciński, przez cieśninę Świny i Zatoki Pomorskiej)	Działalność portowa w granicach portów morskich obwarowana jest przepisami dotyczącymi szeroko rozumianej ochrony środowiska. Są to z reguły zamierzenia wymagające uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przepisy te winny wymuszać zaprojektowanie, wybudowanie i prowadzenie działalności na odpowiednim poziomie ochrony środowiska naturalnego. Wykonywanie w granicach portów morskich nowych inwestycji nie powinno być ograniczane priorytetami programu ochronnego Natura 2000. Tereny znajdujące się w granicach portów morskich - z założenia - winny być terenami przemysłowymi, a nie ochronnymi.	Uwaga nieuwzględniona. Obszary Natura 2000 chronią cenne siedliska przyrodnicze i rzadkie lub zagrożone gatunki zwierząt i roślin. Ochrona przyrody w ramach sieci Natura 2000 nie musi być sprzeczna z realizacją inwestycji i rozwojem gospodarczym. Na obszarach tych nie ma ograniczenia działalności inwestycyjnej. Jednak planowane inwestycje, których realizacja może mieć szkodliwy wpływ na obszary Natura 2000, wymagają przeprowadzenia uprzedniej oceny oddziaływania na ten obszar. Warunkiem dla realizacji zamierzeń inwestycyjnych jest spełnienie wymogu wynikającego z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Obszary Natura 2000 wyznaczone częściowo na terenie morskich portów i torów wodnych nie powodują utrudnień w realizacji przedsięwzięć, o których mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
						<p>przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Wszystkie takie przedsięwzięcia uzyskują stosowną decyzję określającą środowiskowe uwarunkowania dla ich realizacji. Obszary portowe i torów wodnych nie są terenami, których funkcja to ochrona przyrodnicza, bowiem nadal posiadają swoją funkcję podstawą, jaką jest funkcja portowa lub transportowa.</p> <p>Dodatkowo wskazane obszary portowe i torów wodnych są zlokalizowane w granicach obszarów Natura 2000, na obszarze których występują licznie przedmioty ochrony (siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt). Aby możliwe było zmniejszenie obszaru Natura 2000 spełnione muszą być dwie przesłanki: wystąpienie tzw. „pierwotnego błędu naukowego” lub zanik przedmiotu ochrony w terenie wskazanym do wyłączenia z granic obszaru w wyniku zmian związanych z naturalnymi procesami, którym nie dało się zapobiec. Zatem nie istnieją przesłanki merytoryczne,</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						aby obszary portowe i torów wodnych były wyłączone z granic obszarów Natura 2000.
100	Miasto Świnoujście	Str. 98 rys. 32 - i str. 123 Zał. 2 plan finansowy Programu - pkt. 14	Pokazany w Programie zakres terenowy inwestycji portowych opiera się wyłącznie na terenach będących w Zarządzie ZMPSiŚ. Nie bierze pod uwagę innych terenów w granicach portu morskiego, które zostały ujęte w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście. Wnioskuje się o ich pokazanie jako tereny do potencjalnego wykorzystania pod funkcje portowe.	Po rys. 32 na str. 98 dodać dodatkowy rysunek oparty na ustaleniach planistycznych dla miasta Świnoujście, który obrazuje inne tereny portowe, które wskazane są w planach pod funkcje portowe. Ująć granice wszystkich portowych obszarów inwestycyjnych obejmując cały teren portu morskiego w Świnoujściu.	Program rozwoju portów morskich powinien ujmować wszystkie tereny pod zainwestowanie na tereny portowe. Opracowanie wyszczególnia działalności jednostek obcych działających na terenie ZMP Sz-n i Ś-cie S.A. W tabeli planów finansowych ujęto inwestycje na WOC leżącym poza terenami ZMP Sz-n i Ś-cie S.A. Jest to duża niespójność.	Uwaga nieuwzględniona. Rysunek 32 obrazuje projekty inwestycyjne w porcie morskim Świnoujście.
101	Miasto Świnoujście	Str. 28 drugi akapit Str. 24 ostatni akapit	Zasygnalizowano zatory na dojazdowej drodze krajowej S3 do Ś-cia (szczególnie w okresie letnim) - w wielu miejscach jest droga jedno-jezdniowa (w tym odcinek przechodzący przez Woliński Park Narodowy)	Uszczegółowić opis dostępności drogowej i wymaganych minimalnych parametrów jej rozbudowy uwzględniając rozwój działalności na terenie całego portu morskiego (nie tylko ZMP Sz- n i Ś-cie S.A.)	Dojazd do portu od Szczecina do Świnoujścia jest kluczową kwestią dla całego miasta, a nie tylko jednej sfery działalności: portowej. Analizę winno objąć się natężenie ruchu turystycznego, TIR-ami, a przede wszystkim obciążeniem natężenia ruchu kołowego na S3 od postulowanego portu kontenerowego. Wyjaśnienia wymaga, czy dwujezdniowe dwupasmowe droga jest wystarczająca, czy także będą robić się zatory (np. w okresie zimowym czy szczycie turystycznym). Analiza winna uwzględniać wzrost natężenia ruchu także od tunelu ze strony przejazdów: z zachodu Europy na wschód Europy.	Uwaga uwzględniona. Dokonano zmian zapisów w sekcji dot. scenariuszy rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, m.in. odnosząc się do drogi S3. <i>Względem rozwoju portu musi nastąpić dostosowanie do nowych potrzeb obsługi komunikacyjnej, w tym budowa drogi ekspresowej S3 wraz z parkingami buforowymi. Układ komunikacyjny miasta i</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						<p>rejonu portowego, w powiązaniu z wysokiej jakości drogą ekspresową charakteryzującą się odpowiednią przepustowością, dostosowaniem do przenoszenia dużych nacisków pojazdów (11,5 t) i innymi parametrami techniczno-użytkowymi, musi zapewniać sprawny i efektywny transport ładunków do/z portu Świnoujście. – taki zapis doprecyzowuje informacje zawarte w programie, zgodnie z uwagą.</p>
102	Miasto Świnoujście	Str. 20 tabela 3 zagrożenia pkt. 7	Stwierdzenie o nierównych wymagach w zakresie ochrony środowiska dyskryminujące porty Morza Bałtyckiego powinno wywoływać w dalszej treści tekstu postulaty działań.	Wpisać postulat podjęcia działań ukierunkowanych na wyrównanie wymogów ochrony środowiska na obszarach morskich państw UE i wskazać jednostkę, która ma zadanie realizować.	Opracowanie zawiera stwierdzenia niewłaściwych stanów bez wskazania właściwych działań je eliminujących i jednostek, które powinny te działania prowadzić.	<p>Uwaga przyjęta do wiadomości.</p> <p>W programie wskazuje się zadania o charakterze organizacyjno- legislacyjnym obejmujące zróżnicowanie opłat portowych w sposób mający na celu promowanie zrównoważonego rozwoju transportu, tj. m.in. dostosowanie systemu opłat portowych do struktury kosztów utrzymania i rozwoju infrastruktury portowej oraz wielkości przeładunków (implementacja zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”). Działanie to niejako premiować będzie</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						wykorzystywanie jednostek pływających o bardzo ograniczonym negatywnym oddziaływaniu na środowisko.
103	Miasto Świnoujście	Ust. 4.2.1. Zadania inwestycyjne str. 84	W tekście niedostatecznie ujęty jest konieczny zakres działań inwestycyjnych dotyczących portu w Świnoujściu.	Ująć wszystkie niezbędne działania inwestycyjne warunkujące rozwój portu morskiego w Świnoujściu.	Należy podkreślić działania inwestycyjne, które planowane są dla portu Świnoujście. W tekście podkreślona jest konieczność budowy inwestycji w przypadku portu morskiego w Gdańsku i Gdyni natomiast brak jest informacji o kluczowych niezbędnych inwestycjach infrastruktury drogowej i kolejowej portu morskiego w Świnoujściu.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono fragment, zgodnie z uwagą. Wskazano na wymóg przeprowadzenia działań na drodze S3 i sieci kolejowej – celem stworzenia dobrych warunków do rozwoju Portu Świnoujście. Dodatkowy, nowy fragment programu: <i>W kontekście rozwoju portu Świnoujście, kwestią zasadniczą pozostaje dokończenie kompletnego ciągu transportowego wysokiej jakości, m.in. o dużej przepustowości, dostosowanego do przenoszenia nacisków na poziomie 11,5 t /oś, w postaci drogi S3 z bezpośrednim połączeniem do portu, jak również przeprowadzenie prac inwestycyjnych na sieci kolejowej, w celu stworzenia dobrych warunków do dalszego dynamicznego wzrostu obrotów ładunkowych –</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						<i>także w relacjach tranzytowych z Republiką Czeską i innymi państwami regionu.</i>
104	Miasto Świnoujście	Analiza SWOT - str. 18	Analizę SWOT proponuje się przenieść w dalsze miejsce w tekście po „diagnozie” i porównaniu polskich portów z portami Morza Bałtyckiego	Jak w kolumnie 4.	Większość wniosków analizy SWOT jest opisana na stronach od 21 do 51 - przykład pierwszy pkt słabych stron opisany jest dopiero na stronie 51.	Uwaga nieuwzględniona. Nie znajduje się uzasadnienia do dokonania zmian w strukturze dokumentu. W obecnym kształcie dokument spełnia wszystkie wymagania obowiązujące dla tego typu dokumentu. Analiza SWOT ma to do siebie, że zasadniczo w tabelarycznym zestawieniu ujmuje się ogólne czynniki, które są dokładnie precyzowane i opisywane w pozostałych częściach dokumentu. Tak też jest w przypadku programu, w którym w wielu miejscach występują dokładne opisy czynników występujących w tabeli z analizy SWOT.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTiŻ
105	Miasto Świnoujście	Ust. 2.1.3. tabela 3 słabe strony str. 19	Brak w tabeli SWOT istotnych „słabych stron” dla portu w Świnoujściu dotyczących uwarunkowań wynikających z ograniczeń związanych z rurociągu Nord Stream oraz w zakresie funkcjonowania jednej z dwóch głównych funkcji miasta Świnoujście - turystyczno-uzdrowiskowej.	Należy uzupełnić zapisy - „s o wybudowany już rurociąg Nord Stream który już obecnie ogranicza dostęp dla kontenerowców o zanurzeniu 15 m a ponadto może uniemożliwić rozwój portu Świnoujście. Należy uwzględnić w tabeli fakt, że Świnoujście pełni również funkcję kurortu nadmorskiego i posiada status uzdrowiska.	Uzasadnienie jak w punkcie 1. W studium uwarunkowań jak i w planie miejscowym na wschód od obecnych terenów portowych występują głównie tereny zielone - lasy z ukierunkowaniem rozwoju funkcji uzdrowiskowej i turystyki: usług przyplażowych, kempingu z polem namiotowym. Tereny te znajdują się w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.	Istniejący aktualnie zapis: <i>Parametry nawigacyjne wejść do portów nie w pełni odpowiadające aktualnym tendencjom w żegludze morskiej.</i> - odpowiada także sytuacji portu w Świnoujściu, zważywszy na Nord Stream. W ocenie MGMTiŻ posiadanie statusu uzdrowiska nie musi być jednoznaczne ze słabą stroną miasta portowego i samego portu. W związku z powyższym nie wprowadzono postulowanych zmian w treści dokumentu.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻ
106	Miasto Świnoujście	<p>Ustęp 2. Diagnoza aktualnej sytuacji (...) ust. 2.1.2. str. 17 Cyt. „ najnowszym wymiarem funkcji handlowej portów morskich jest rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej. Objawia się ona w usytuowaniu na terenach portowych lub przyportowych zarówno centrów dystrybucyjno-logistycznych, jak również, jako swoistych „przyczółków dystrybucyjnych” , terminali przeznaczonych dla ładunków zakładów przemysłowych zlokalizowanych w głębi lądu lub transportowanych z przedpola"</p> <p>Tabela 3 str. 19 Mocne strony pkt. 6 „Rezerwy terenowe pozwalające na wprowadzenie nowoczesnych inwestycji.”;</p>	W części dot. diagnozy (ust. 2) należy precyzyjnie określić uwarunkowania dla rozwoju portu Świnoujście.	<p>Jeżeli przedmiotem analiz jest zakładany rozwój terenów portowych m.in. o nowoczesne powierzchnie magazynowe należy szczegółowo przeanalizować realne rezerwy terenowe poszczególnych portów w tym rezerwy lądowe zabezpieczające powierzchnię składową.</p> <p>j.w. analizując mocne strony nie można uogólniać, każdy z portów posiada odmienne uwarunkowania;</p>	<p>Na wschód od terenów portowych portu Świnoujście w dokumentach gminy zarówno w studium uwarunkowań jak i w planie miejscowym nie są uwzględnione plany rozwoju funkcji portowej w tym kierunku. Są to głównie tereny zielone - lasy z ukierunkowaniem rozwoju funkcji uzdrowiskowej i turystyki: usług przyplażowych, kempingu z polem namiotowym. Tereny te znajdują się w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.</p>	<p>Przedmiotowy fragment dotyczy ogólnie portów, nie tylko tego świnoujskiego. Nie ma podstaw do tego, aby precyzować zapisy i odnosić się osobno do każdego z portów.</p> <p>To samo dotyczy uwagi nawiązującej do analizy SWOT.</p> <p>Doprecyzowanie zapisów programu nastąpi w strategiach poszczególnych portów morskich.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
107	Miasto Świnoujście	Ust. 2.1.1.3. Analiza SWOT, str. 21	Zwrócić uwagę na konieczność rozwoju i poprawę stanu linii kolejowej Świnoujście – Szczecin do poziomu odpowiedniego do planowanego rozwoju portu.	Wzmocnienie zapisów dotyczących poprawy i dostosowania stanu infrastruktury kolejowej dla linii kolejowej Świnoujście-Szczecin.	Istotnym czynnikiem dla rozwoju portu jest zapewnienie odpowiedniego skomunikowania go z zapleczem gospodarczym m.in. przez rozwój i poprawę stanu infrastruktury krajowych linii kolejowych.	Uwaga uwzględniona. W sekcji 4.2.1. uzupełniono opis działań w ramach Priorytetu 2, wskazując że <i>W kontekście rozwoju portu Świnoujście, kwestią zasadniczą pozostaje (...) przeprowadzenie prac inwestycyjnych na sieci kolejowej, w celu stworzenia dobrych warunków do dalszego dynamicznego wzrostu obrotów ładunkowych – także w relacjach tranzytowych z Republiką Czeską i innymi państwami regionu.</i>
108	Miasto Świnoujście	Ust. 2.1.1.4. str. 24 ostatni akapit Tabela 4 Infrastruktura drogowa str. 26 Ust. 2.1.1.4. str. 28 2 akapit	W dokumencie brak jest konkretnego programu dot. konieczności rozwoju infrastruktury drogowej, która będzie adekwatna do planów rozwoju portu Świnoujście. Analizując dane w dokumencie pozostałe trzy porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej posiadają infrastrukturę drogą w postaci Autostrad natomiast dostęp do Świnoujścia jest bardzo ograniczony komunikacyjnie. W części dot. diagnozy podkreślony jest ograniczony obecnie dostęp drogowy do portu Świnoujście (w ramach	Wzmocnić w dokumencie zapisy o konieczności rozwoju infrastruktury drogowej, która będzie odpowiadała planom rozwoju portu Świnoujście.	Istotnym czynnikiem dla rozwoju portu jest zapewnienie odpowiedniego skomunikowania go z zapleczem gospodarczym. Nie tylko poprzez rozwój głębokowodnej infrastruktury portowej i transportu drogowego oraz infrastruktury krajowych linii kolejowych. Ponadto Świnoujście jest również miejscowością wypoczynkową - uzdrowiskiem do którego odbywa się wzmożony ruch turystyczny. Jako gmina przygraniczna kumuluje się tu również duży ruch związany z kołowym przejściem granicznym.	Uwaga uwzględniona. W dokumencie zwiększono ilość zapisów traktujących na temat dostępu drogowego do Portu Świnoujście. Informacja została dodana w sekcji 2.1.4. oraz 4.2.1. /priorytet 2/. Wyraźnie podkreśla się wymóg realizacji S3.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
			odcinków tzw. „ostatniej mili”).			
109	Miasto Świnoujście	Ust. 2 Diagnoza	Brak w dokumencie analizy pod kątem zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy dla terenów które są predysponowane pod tereny portowe.	Uzupełnić Diagnozę o wskazane brakujące elementy	Uzasadnienie jak w pkt. 13. Zgodnie ze strategią rozwoju wiodącym kierunkiem rozwoju gminy jest również turystyka.	Uwaga nieuwzględniona. Program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania. Ich realizacja następować będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami (m.in. w zakresie ochrony środowiska, czy zapewnienia udziału społeczeństwa w toku ich procedowania). W ocenie MGMIŻŚ możliwe jest rozwijanie funkcji typowo gospodarczych portu w zgodności i poszanowaniu walorów turystycznych miasta portowego.
110	Miasto Świnoujście	Ust. 3 prognozy 3.1. str. 66 prognozy przeładunku skroplonego gazu ziemnego	Brak jest w treści dokumentu warunków dla projektowanego zwiększenia zdolności terminalu LNG w Świnoujściu wynikających z konieczności rozwoju infrastruktury transportowej.	Ująć w zapisach przykładowo: „W perspektywie do roku ... zwiększenie możliwości rozbudowy świnoujskiego terminala LNG determinowana będzie przez/ uzależniona będzie od: skuteczności realizacji inwestycyjnych z zakresu infrastruktury	Rozwój dalszych zdolności regazyfikacyjnych LNG uzależnione jest nie tylko od popytu i podaży ale w pierwszej kolejności od dostosowania infrastruktury transportowej. Tym bardziej, że w tekście mowa jest o tym, że: cyt.: „Rozbudowa świnoujskiego terminala LNG będzie także polegać na zwiększeniu jej funkcjonalności, tj. (...), zwiększenie możliwości przeładunku	Uwaga uwzględniona. W analizowanym fragmencie dokumentu podkreślono wymóg rozwoju infrastruktury dostępowej do tzw. gazoportu. Dodano przypis dolny z następującą informacją:

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				transportowej łączącej port morski Świnoujście z zapleczem; poprawy dostępności transportowej portu - kolejowej i drogowej, a także wodnej śródlądowej."	LNG na autocysterny, czy przeładunek LNG na kolej i mniejsze statki."	<i>W związku z przeładunkami LNG na lądowe środki transportu w ramach dystrybucji tego surowca energetycznego ważnym zagadnieniem będzie odpowiednie rozwinięcie infrastruktury dostępowej do Portu Świnoujście (gazoport) i samego rejonu portowego (Miasto Świnoujście) od strony lądu w postaci wysokiej jakości liniowej infrastruktury drogowej i kolejowej.</i>
111	Miasto Świnoujście	Tabele z danymi statystycznymi	Wszystkie dane statystyczne powinny być pokazane oddzielnie dla Świnoujścia i oddzielnie dla Szczecina.	W tabelach pokazać dane w oddzielnie w odniesieniu do portu w Szczecinie i w Świnoujściu	Nie ma uzasadnienia podawanie danych np. dotyczących powierzchni portów w sposób łączny.	Uwaga nieuwzględniona. W niektórych sekcjach dokumentu – adekwatnie do poruszanej problematyki – przytoczone zostały dane odrębnie dla portów Szczecin i Świnoujście, a w niektórych łącznie z uwagi na funkcjonowanie w/w portów w ramach 1 zespołu portowego pod jednym zarządem.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
112	ZARZĄD MORSKIEGO PORTU POLICE Sp. z o.o	s. 60	Dla Portu Police ogromnego znaczenia nabiera budowa połączenia kolejowego do portu. Port wyspecjalizował się w zakresie przeładunku ładunków masowych i fakt ten wskazuje transport kolejowy, jako brakującą gałąź transportu w kontekście docelowego przekształcenia portu w multimodalne centrum logistyczno-transportowe. Jest on aktualnie jedynym polskim portem o przeładunkach liczonych w mln ton, nieposiadającym dostępu do krajowej i europejskiej sieci kolejowej. Dla dalszego rozwoju tego portu bardzo ważne jest zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury kolejowej w postaci linii 406 i 431.	Propozycja dodania zapisu po akapicie: "Kluczowe dla rozwoju Portu Morskiego Police będzie pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m. Umożliwi to dalszą modernizację infrastruktury dostępowej dla portu w Policach oraz pełne wykorzystanie toru wodnego Świnoujście-Szczecin pod względem dostępności zanurzenia.		Uwaga uwzględniona. Dodano wnioskowany zapis w dokumencie.
113	ZARZĄD MORSKIEGO PORTU POLICE Sp. z o.o	s. 81	Warto zaznaczyć, iż PDH Polska S.A., spółka celowa utworzona przez Grupę Azoty Zakłady Chemiczne „Police” S.A., planuje w kolejnych latach oddać do użytku instalację PDH do produkcji propylenu z propanu. Jednym z możliwych sposobów dostawy surowców potrzebnych do produkcji propylenu oraz wysyłki produkowanych towarów jest transport drogą morską.	propozycja zmiany: ...planuje w kolejnych latach oddać do użytku instalację do produkcji polipropylenu. Kluczowym dla całego projektu sposobem dostawy surowców potrzebnych do produkcji jest transport drogą morską...		Uwaga uwzględniona. Dodano wnioskowany zapis w dokumencie.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
114	ZARZĄD MORSKIEGO PORTU POLICE Sp. z o.o	s. 81	Możliwość zawijania do portu w Policach większych jednostek (możliwe zanurzenie statku 11,00 m w stosunku do obecnego 9,15 m) przyczyni się do obniżenia kosztów transportu morskiego ponoszonych przez lokalnych przedsiębiorców.	propozycja dodania: ...oraz zmniejszenia ruchu na torze wodnym Świnoujście-Szczecin...		Uwaga nieuwzględniona. Realizacja inwestycji mającej na celu pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m głębokości spowoduje wzrost atrakcyjności tego szlaku i odprawy ładunków m.in. w Porcie Szczecin. W wyniku inwestycji możliwe będzie przyjmowanie większych jednostek w Szczecinie. Przewiduje się, że nastąpi wzrost ruchu na torze w wyniku poprawy warunków żeglugi. Większe jednostki nie zastąpią wszystkich mniejszych. Nadal w strukturze będą występować różne statki, także mniejsze i większe – w większej całkowitej liczbie.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
115	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga ogólna	Wątpliwości budzi zakres czasowy Programu. Dokument powinien skupiać się na działaniach po 2020 roku, a tłem powinny być obecnie realizowane inwestycje. W przedłożonym do opiniowania dokumencie proporcje są dokładnie odwrotne. Działania po 2020 roku są narysowane bardzo mgliście i ogólnie, co sprawia, że są możliwe do realizacji nawet bez przedmiotowego Programu.	Zmiana nazwy programu na „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020”. Zwiększenie nacisku na działania po 2020 roku, w szczególności uzasadnienie realizacji kosztownych inwestycji (np. Budowa Portu Centralnego)	Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. Program przygotowywany jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Dotyczy to także przyjętego zakresu czasowego. Program obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, którą realizuje. Horyzont czasowy programu będzie spójny z SOR, tj. do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). W związku z powyższym pozostawia się dotychczasową nazwę dokumentu.
116	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga ogólna	Prośba o dodanie słownika skrótów	Prośba o dodanie słownika skrótów	Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. Występujące w dokumencie skróty mają pełne rozwinięcie, wyjaśnienie. Tworzenie odrębnej sekcji w postaci słownika skrótów nie jest w pełni uzasadnione.
117	Urząd Marszałkowski Województwa	Uwaga ogólna	Program bardziej przypomina kompilację istniejących strategii rozwoju kluczowych		Jak treść uwagi.	W dokumencie wskazuje się, że cele Programu zostaną uszczegółowione w

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
	Pomorskiego		portów morskich w Polsce niż jest dla tych strategii inspiracją.			<p>strategiach portów morskich, które zostaną zaktualizowane po jego przyjęciu, i które zostaną do niego odpowiednio dostosowane. Trudno zgodzić się ze stwierdzeniem, że <i>Program bardziej przypomina kompilację istniejących strategii rozwoju kluczowych portów morskich w Polsce niż jest dla tych strategii inspiracją.</i></p> <p>Proponowane działania programowe korespondują z działalnością innowacyjną, nowoczesnymi technologiami, postępem technicznym itp.</p> <p>W dokumencie mowa jest m.in. o zwiększeniu nacisku na kwestie ekologiczne w portach, wykorzystaniu alternatywnych źródeł energii, a także przystosowaniu portów do zmieniających się potrzeb społeczno-gospodarczych.</p>
118	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 1. „Powiązanie Programu z innymi dokumentami strategicznymi”, s. 6	Dokument powinien być powiązany również z Krajowym Programem Kolejowym oraz Programem Budowy Dróg. Na stronie 18 zapisano również cyt. „Największą słabością portów morskich (...) jest jakość skomunikowania ich z zapleczem gospodarczym”.	Uzupełnienie treści rozdziału o powiązanie z Krajowym Programem Kolejowym oraz Programem Budowy Dróg.	Jak treść uwagi.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Uzupełniono treść, wskazując powiązanie programu z KPK i PBDK.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
119	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 1. „Powiązanie Programu z innymi dokumentami strategicznymi”, s. 7	<p>W projekcie Programu zapisano cyt. „Samo przygotowanie Programu i jego realizację postrzegać należy jako element szerszego procesu zwiększania efektywności wykorzystania środków UE”. Zwraca się uwagę, że dokument analizuje głównie już przesądzone bądź realizowane inwestycje i nie sposób stwierdzić, w jaki sposób można środki UE wydawać efektywnej. Projekt Programu inwestycje po 2020 roku definiuje w sposób bardzo ogólny, także i w tym kontekście zdanie to nie jest prawdziwe.</p> <p>Kolejna kwestia efektywności wydawania środków publicznych to budowa kanału przez Mierzęję Wiślaną.</p> <p>Dokument ten, ani żadne inne opracowania nie udowodniły, że realizacja tej inwestycji ma uzasadnienie ekonomiczne.</p>	Wykreślenie zdania „Samo przygotowanie Programu i jego realizację postrzegać należy jako element szerszego procesu zwiększania efektywności wykorzystania środków UE” lub pogłębiona analiza planowanych inwestycji po 2020 roku.	Jak treść uwagi.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Poprawie efektywności wykorzystania środków UE służyć będzie koordynacja i ukierunkowanie inwestycji na rzecz polskich portów morskich. Program dotyczy wielu różnych interesariuszy polskich portów morskich, które muszą solidarnie wnosić wkład w zwiększanie ich zdolności przeładunkowych, pełne wykorzystywanie potencjału.</p> <p>W kwestii budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską należy wskazać, że inwestycja ta ma wymiar przede wszystkim związany ze wzmocnieniem obronności i bezpieczeństwa państwa.</p>
120	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 1. „Powiązanie Programu z innymi dokumentami strategicznymi”, str. 11	<p>Elementem Strategii Samorządu Województwa Pomorskiego jest również Regionalny Program Strategiczny (RPS) w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”. W dokumencie tym znajdują się m.in zapisy dotyczące węzłów multimodalnych. Kolejny RPS związany z problematyką morską to „Pomorska Podróż”, który</p>	Uzupełnienie dokumentu o dokumenty strategiczne Samorządu Województwa Pomorskiego	Jak treść uwagi.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Uzupełniono treść, wskazując powiązanie programu z RPS.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			odnosi się m.in. do turystycznego wykorzystania infrastruktury portowej.			
121	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 2. Diagnoza aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich, s. 12-61.	<p>Diagnoza prezentuje bardzo szczegółowe informacje i dane nt. wielu aspektów funkcjonowania polskich portów morskich, a także wybranych portów bałtyckich. Nie wynika z niej jednak całościowy obraz znaczenia portów i obszarów portowych (przyportowych) dla gospodarki kraju i regionów. Nie można na jej podstawie wysnuć wniosków, co do znaczenia polskich portów dla dynamiki zmian społeczno-gospodarczych w takich wymiarach, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rynek pracy (w tym liczba pracujących w portach i w obszarze ich bezpośredniego oddziaływania), b) inwestycje przedsiębiorstw bezpośrednio powiązanych z funkcjonowaniem portów (w tym inwestycje zagraniczne), c) handel zagraniczny (w tym stymulowanie eksportu i importu przez podmioty gospodarcze położone na obszarach 		Jak treść uwagi.	<p>Uwaga o charakterze ogólnym, przyjęta do wiadomości.</p> <p>W dokumencie uwidocznionych zostało wiele związków z portami morskimi, m.in. w sferze gospodarczej. Spośród poruszonych kwestii, w programie są informacje m.in. na temat należności celno-podatkowych z tytułu obrotu ładunkowego w polskich portach morskich, a także na temat udziału transportu morskiego w wymianie handlowej Polski. Warto w tym miejscu podkreślić, że nie sposób odnieść się w treści programu do wszystkich elementów, które można analizować pod kątem związku z portami morskimi. Zasadniczym celem dokumentu jest wskazanie najważniejszych kierunków rozwoju polskich portów morskich.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻ
			<p>potowych i przyporowych),</p> <p>d) dochody publiczne generowane dzięki działalności portów (dynamika zmian wielkości i struktury bazy podatkowej w obszarach intensywnie działalności gospodarczej, jakimi są porty)</p> <p>e) ekonomiczne korzyści i koszty bunkrowania portów (w tym koszty środowiskowe) w skali całego kraju, a także terytorialna dystrybucja tych korzyści i kosztów.</p>			<p>W dokumencie całościowo prezentuje się wiele korzyści wynikających z funkcjonowania portów i przystani morskich.</p>
122	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 2.1.1. "Analiza gospodarki gruntami oraz portowej infrastruktury techniczne" s. 12-14.	Wątpliwości budzi postulat wzmocnienia roli podmiotów zarządzających portami morskimi. Sam postulat jest co prawda zgodny z nowelizacją ustawy o portach i przystaniach morskich niemniej powinien być uzupełniony tezą o jednoczesnej konieczności uniknięcia zagrożenia centralizacji.	Propozycja dopisania zdania dotyczącego konieczności zachowania równowagi pomiędzy wzmocnieniem roli podmiotów zarządzających portami morskimi w gospodarce gruntami portowymi, przy jednoczesnej konieczności uniknięcia zagrożenia centralizacji, która zniechęcałaby prywatnych inwestorów.	Zmiana może wpłynąć na usprawnienie obrotu morskiego poprzez bardziej jednolitą i klarowniejszą sytuację. Powyższa zmiana byłaby zgodna z nowelizacją ustawy o portach i przystaniach morskich. Z drugiej strony niepełny udział terenów będących we władaniu podmiotów zarządzających terenami w granicach administracyjnych portów nie musi być zagrożeniem, z tego powodu, że w granicach portów swoje udziały mają też instytucje samorządowe (gminy, a mogły by	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe zapisy odnoszą się do stanu faktycznego i są jak najbardziej aktualne. Prowadzenie spójnej polityki rozwoju portów morskich utrudnia, a momentami nawet uniemożliwia złożona struktura własności terenów portowych. W wielu przypadkach zarządy portów – które powinny pełnić rolę tzw. „gospodarzy portów”

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					mieć i regiony), a udział ten według UMWP mógłby być jeszcze większy.	<p>– mają niewielki udział w strukturze właścicielskiej terenów portowych.</p> <p>Zarządy portów morskich – będąc gospodarzami terenów portowych – muszą mieć większy, niż obecnie, wpływ na tworzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Postulat ten zgłaszany jest nie tylko przez samych zainteresowanych, czyli podmioty zarządzające portami morskimi, ale także przez środowiska branżowe, eksperckie (np. Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”).</p> <p>W celu wzmocnienia pozycji zarządów portów niezbędne jest wprowadzenie zmian w analizowanym obszarze.</p> <p>W ramach działań organizacyjno-legislacyjnych wskazuje się w programie m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie roli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach i kształtowania ładu przestrzennego.
123	Urząd Marszałkowski Województwa	Rozdz. 2.1.2. „Analiza realizacji głównych funkcji	Propozycja rozpisania znaczenia funkcji dystrybucyjno- logistycznej	Propozycja dopisania, że funkcja dystrybucyjno- logistyczna wiąże się z koncepcją portu inteligentnego (smart	Porty zarządzające łańcuchami logistycznymi stają się hubami.	Uwaga uwzględniona.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
	Pomorskiego	gospodarczych”, s. 17.	portów.	port), którego rola sprowadza się nie tylko do przeładunku towarów ale także zarządzania łańcuchami logistycznymi.		Dodano wyjaśnienie na s. 17, zgodnie z uwagą.
124	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 2.1.3., Tabela 3, SWOT, s. 19.	Propozycja wykreślenia w SWOT punktów w słabych stronach: „Względnie peryferyjne położenie polskich portów morskich w stosunku do głównych oceanicznych szlaków żeglugowych” i „Peryferyjne położenie polskich portów morskich w stosunku do głównych polskich ośrodków przemysłu i konsumpcji” gdyż punkty te są sprzeczne z p. 12 mocnych stron: „ Centralne położenie w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, będącej najszybciej rozwijającym się gospodarczo regionem Europy”.	Wykreślenie punktów o peryferyjnym położeniu polskich portów morskich.	Od czasu uruchomienia hubu w Gdańsku i przesunięcia punktu ciężkości do Europy Środkowo-Wschodniej (widać to także w polityce Chin względem naszej części kontynentu) polskie porty przestały mieć peryferyjne położenie. Państwa Europy Środkowo-Wschodniej i południowej, np. zlokalizowane w Morzu Czarnym są ośrodkami dużej konsumpcji, stąd mogą mieć połączenia z naszymi portami.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie MGMT centralne położenie w regionie Europy Środkowo- Wschodniej, będącej najszybciej rozwijającym się gospodarczo regionem Europy – co oczywiście jest mocną stroną polskich portów – niejako nie wyklucza się i nie pozostaje w sprzeczności ze stwierdzeniami: <i>„Względnie peryferyjne położenie polskich portów morskich w stosunku do głównych oceanicznych szlaków żeglugowych” i „Peryferyjne położenie polskich portów morskich w stosunku do głównych polskich ośrodków przemysłu i konsumpcji”</i> – które wskazane zostały jako słabe strony w analizie SWOT. Polskie porty, paradoksalnie mając centralne położenie w regionie Europy Środkowo-Wschodniej znajdują się relatywnie na uboczu głównych oceanicznych szlaków żeglugowych.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTiŻ
						Najwięcej regularnych serwisów oceanicznych ustanowionych zostało w Europie do portów Morza Północnego. Tam są największe wolumeny cargo w portach morskich.
125	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 2.1.3. Tabela 3 SWOT pole „zagrożenia”, s. 20.	Zagrożeniem dla polskich portów jest budowa drogi S19, która połączy duże porty na Litwie i Łotwie i wepnie je w system dróg ekspresowych Polski i Unii Europejskiej. Na stronie 25 dokumentu dokonano charakterystyki porównawczej głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku. W przypadku połączeń multimodalnych, Port Gdańsk i Gdynia obsługuje przede wszystkim rynek krajowy, natomiast port w Kłajpedzie realizuje połączenia do portów m.in. Morza Czarne, oraz do terminali na Białorusi, Ukrainie, Rumunii, Turcji, Polski (str. 29). Zwraca się również uwagę, że port w Kłajpedzie posiada większe przeładunki niż port w Gdańsku. Kolejnym zagrożeniem jest odwołanie w czasie i wskazanie na niepewne źródło finansowania (PPP) co w konsekwencji może spowodować niezrealizowanie	Przeniesienie z rubryki „szanse” do rubryki „zagrożenia” budowy drogi ViaCarpatia. Dodanie do rubryki „zagrożenia” niepewność realizacji brakującego odcinka S6 od Sianowa do Bożepole Wielkie.	Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. ViaCarpatia nie będzie zagrożeniem dla polskich portów morskich w sytuacji poprawy dostępu drogowego do polskich portów morskich, celem ich pełnego zintegrowania z zapleczem. W ocenie MGMTiŻ absolutnie priorytetowo należy podchodzić do kwestii zapewnienia dobrego dostępu drogowego do polskich portów morskich, a rozwój całej krajowej sieci drogowej – także w wymiarze międzynarodowym – powinien następować w sposób, który przyczyni się do dalszego wzmocnienia pozycji konkurencyjnej polskich struktur portowych integrując je z ich zapleczem (zarówno w kraju, jak i zagranicą). Konieczne jest zintensyfikowanie prac na rzecz zapewnienia pełnych

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			brakującego odcinka S6 Sianów-Bożepole Wielkie. Droga ta ma zasadnicze znaczenie dla połączenia Szczecina- Świnoujścia z portami Trójmiasta. Jest też odpowiedzią na zdiagnozowaną w analizie SWOT szansę dla rozwoju portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej (str. 57 rozdział 2.2.3) cyt. „zwiększenie dostępności portów do sieci TENT).			ciągów drogowych z/do polskich portów morskich. Powinno to być działanie ciągłe, aż do osiągnięcia ostatecznego rezultatu w postaci ustanowienia wysokiej jakości połączeń drogowych w klasie A i S pomiędzy głównymi ośrodkami społeczno- gospodarczymi Polski i państw ościennych, a polskimi portami morskimi. W kwestii proponowanego zapisu dot. S6 wyjaśnia się, że w pkt 3 zagrożeń jest mowa o <i>opóźnieniach w realizacji kluczowych inwestycji drogowych łączących porty z zapleczem, w tym odcinków tzw. „ostatniej mili” sieci TEN-T, a także działań modernizacyjnych na głównych szlakach kolejowych i śródlądowych drogach wodnych.</i> Zapis ten wyczerpuje zagadnienie.
126	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 2.1.4. Ocena konkurencyjności polskich portów morskich, s. 28	Zdanie „Oferta połączeń promowych portów Trójmiasta jest skromna (po jednej linii żeglugowej z każdego portu)” jest nieprawdziwe .	Z Gdyni odchodzą 4 promy dziennie (w tym do 3 Karlskrony i 1 do Sztokholmu). Połączenie to bardzo dynamicznie się rozwija.	Wpisać zdanie: że na linii promowej Gdynia Karlskrona kursują 4 promy. Połączenie to posiada status autostrady morskiej.	Uwaga nieuwzględniona. Port Gdynia od początku roku 2019 ma jedno połączenie promowe (ze Szwecją, do Karlskrony). Ponadto, zaktualizowano informację w tabeli 4 podając obecną liczbę odejść promów

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						w ciągu dnia.
127	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 2.1.4. Ocena konkurencyjności polskich portów morskich, s. 29	W punkcie „Kolejowa oferta intermodalna” proponuje się dopisać zdanie o zbyt małym znaczeniu połączeń tranzytowych z polskich portów	W punkcie „Kolejowa oferta intermodalna” proponuje się dopisać zdanie o zbyt małym znaczeniu połączeń tranzytowych z polskich portów	Połączenia tranzytowe odgrywają bardzo ważną rolę i stanowią uzasadnienie dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk.	Uwaga uwzględniona. Dodano zapis informujący o znaczeniu połączeń tranzytowych z polskich portów w ramach tzw. „intermodalu”, porównując sytuację w Polsce i państwach regionu .
128	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 2.1.4. Ocena konkurencyjności polskich portów morskich, s. 29	Propozycja dopisania akapitu o udziale przewozów intermodalnych w obsłudze polskich portów, na tle innych portów Morza Bałtyckiego.			Uwaga uwzględniona. Dodano zapis informujący o znaczeniu połączeń tranzytowych z polskich portów w ramach tzw. „intermodalu”, porównując sytuację w Polsce i państwach regionu.
129	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	2.2. Pozostałe porty i przystanie morskie, s. 51-61	Wątpliwości budzą zapisy projektu Programu dotyczące portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. W części diagnostycznej znajdują się wzmianki na ich temat, jednak w punktach dot. prognozy obrotów, celów rozwojowych i co najważniejsze – finansowanie programu są całkowicie pomijane. Odnosi się wrażenie, że mniejsze porty są, trwają, szukają swoich nisz rozwojowych, jednak w systemie transportowym państwa są wykluczone i niezauważone. Wszakże w Programie zapisano,	Uzupełnienie o zapisy dotyczące portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.	Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt programu odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno-gospodarczego. Nie sposób zgodzić się ze stwierdzeniem, że porty niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej są pomijane, wykluczone i niezauważone. Określone w programie kierunki

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
			<p>że powstanie oddzielny dokument dedykowany małym portom, to wydaje się zasadne, aby opiniowany dokument wskazywał główne kierunki rozwoju i co najważniejsze, skierował tam strumień pieniędzy.</p>			<p>rozwoju odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i mniej rozwiniętych.</p> <p>Program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierując ten złożony i wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania.</p> <p>Ujętych w planie finansowym programu inwestycji nie należy postrzegać jako konkretne przedsięwzięcia w ramach zamkniętego katalogu działań.</p> <p>Warto w tym miejscu podkreślić, że planuje się opracowanie programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza. Będą mogły się w nim znaleźć inwestycje dla portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
						<p>Ponadto, mając na uwadze różnice w zakresie kompetencji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej względem portów niemających – w rozumieniu ustawy o portach i przystaniach morskich – podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystani morskich, opracowany zostanie – w ścisłej współpracy z komunalnymi podmiotami zarządzającymi portami oraz samorządami – odrębny dokument poświęcony problematyce ich rozwoju, uwzględniający specyficzne uwarunkowania ich funkcjonowania.</p> <p>Będzie to document dedykowany problematyce rozwoju mniejszych portów morskich.</p> <p>W programie wskazuje się wiele różnych źródeł finansowania inwestycji. Widoczne są informacje m.in. na temat Morskiego Funduszu Rozwoju, tj. instrumentu finansowego dla podmiotów gospodarki morskiej, w tym portów morskich.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
130	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	2.2. Pozostałe porty i przystanie morskie, Tabela 9 Mocne i słabe strony portów....., kolumna Zagrożenia, s. 56.	Dodanie zapisu dot. finansowania na rozwój portów	Niewystarczające środki finansowe uniemożliwiające realizację inwestycji w infrastrukturę portową	Należy zauważyć, że małe porty morskie na co dzień borykają się z problemami finansowymi z uwagi na duże koszty inwestycji infrastrukturalnych w stosunku do wpływów m.in. z opłat portowych nie stać jest ich na rozwój. Ponadto administracja morska również z braku wystarczających środków finansowych nie jest w stanie realizować inwestycji przyczyniających się do modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej. Ponadto kluczowym wyzwaniem jest zapewnienie wieloletniego finansowania również na zabezpieczenie portów przed zjawiskami ekstremalnymi. Jest to istotny czynnik w rozwoju portów stanowiących regionalny i lokalny biegun wzrostu m.in. poprzez różnorodność aktywności gospodarczych.	Uwaga nieuwzględniona. W analizie SWOT (zagrożenia) jest już pkt 3. <i>Słabość kapitałowa gmin portowych i podmiotów zarządzających portami.</i> Zapis ten odpowiada zgłaszanej uwadze. Nie znajduje się uzasadnienia do powielania zapisów. W Programie widnieją zapisy na temat Morskiego Funduszu Rozwoju, tj. instrumentu finansowego dla podmiotów gospodarki morskiej, w tym portów morskich.
131	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdział 2.2.2, Analiza SWOT, s. 56-57.	Analiza SWOT nie odnosi się do zagrożeń, jakie niesie budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską dla środowiska przyrodniczego.	W rubryce „zagrożenia” należy dodać nieznany wpływ na środowisko przyrodnicze budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską co się może wiązać z utratą walorów rekreacyjnych i turystycznych. Kolejnym zagrożeniem dla ruchu turystycznego w południowo- zachodniej i zachodniej części Zalewu Wiślanego są obostrzenia wydane przez RDOŚ w Olsztynie, dla uprawiania m. in. turystyki wodnej (zakaz uprawiania wszelkiej działalności sportowo-rekreacyjnej w obrębie szuwaru oraz w strefie przybrzeżnej	Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. Program jest dokumentem na relatywnie wysokim poziomie ogólności. Szczegółowe informacje na temat budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską znajdują się w towarzyszącej temu przedsięwzięciu dokumentacji inwestycyjnej, środowiskowej itp.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
				około 200 m od szuwaru).		
132	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdział 2.2.2., Analiza SWOT, s. 56-57.	Analiza SWOT nie odnosi się do innej możliwości połączenia Zatoki Gdańskiej z Zalewem Wiślanym, która wiąże się z planowanymi działaniami MGMIŻŚ dla modernizacji drogi wodnej E70.	W rubryce „szanse” należy dodać rewitalizację śródlądowej drogi wodnej E70 będącej połączeniem Zatoki Gdańskiej z Zalewem Wiślanym.	Jak treść uwagi.	Uwaga uwzględniona. W analizie SWOT jako szansę dodano zapis: „Modernizacja śródlądowej drogi wodnej E-70 na odcinku Wisła – Zalew Wiślany (Elbląg).” W MGMIŻŚ trwają prace nad przygotowaniem Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły, który będzie uwzględnił wskazane połączenie.
133	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdział 3, Prognozy obrotu towarowego oraz ruchu pasażerskiego polskich portów morskich, od s. 62	Zgodnie z nazwą dokumentu „(...) z perspektywą do 2030 roku” projekt Programu powinien poddawać analizie w szczególności przeładunki po 2020 roku. Analiza taka będzie podstawą do zaplanowania działań inwestycyjnych i rozwojowych w polskich portach oraz powinna wskazywać na celowość budowy śmiałych zamierzeń inwestycyjnych (np. Port Centralny). Symulacja przeładunków pozwoli również na efektywniejsze wydawanie środków publicznych. Historyczne dane są powodem do dumy i dowodem rozwoju gospodarczego kraju oraz operatywności zarządów portów, lecz niewystarczające, aby prognozować przeładunki.	Uzupełnienie o prognozowane wartości przeładunków w przedziale czasowym 2021- 2030	Jak treść uwagi.	Program przygotowany jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Dotyczy to także przyjętego zakresu czasowego. Program obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, którą realizuje. Horyzont czasowy programu będzie spójny z SOR, tj. do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻ
134	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 4.1 Cele I priorytety Programu, s. 78.	Uwzględnienie osobnego priorytetu w projekcie Programu oraz dodanie do opisu syntetycznego zestawienia wybranych i planowanych działań dla portów niestanowiących podstawnego znaczenia dla gospodarki narodowej.		<p>Brak priorytetu I syntetycznego zestawienia wybranych i planowanych działań dla portów niestanowiących podstawnego znaczenia dla gospodarki narodowej jest słabym punktem projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Programu. Istotne jest aby Program również wskazał w jaki sposób polityka państwa będzie wspierała rozwój małych portów i przystani morskich w najbliższej dekadzie. Uwzględnienie tej kwestii w osobno w Programie obejmowałoby kompleksowo problematykę rozwoju polskich portów.</p> <p>Należy zauważyć, że małe porty morskie, zwłaszcza o znaczeniu lokalnym na co dzień borykają się z problemami z uwagi na duże koszty inwestycji infrastrukturalnych w stosunku do wpływów m.in. z opłat portowych nie stać jest ich na rozwój. Porty te mogą stanowić ważny regionalny i lokalny biegun wzrostu realizując to m.in. poprzez różnorodność aktywności gospodarczych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt programu odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno-gospodarczego.</p> <p>Określone w programie kierunki rozwoju, priorytety, cele – odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i mniej rozwiniętych.</p> <p>Ponadto, w MGMIŻ prowadzone są prace nad odrębnym dokumentem dedykowanym portom niemającym podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, który dokładniej odnosić się będzie m.in. do kwestii inwestycji w tych portach.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
135	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 4.2.1., Zadania inwestycyjne, Priorytet 2, s. 83	Problemem trójmiejskich portów jest połączenie kolejowe. W chwili obecnej przepustowość w węźle miejskim jest wyczerpana. Dlatego istotne jest odseparowanie ruchu pasażerskiego od towarowego poprzez budowę dodatkowych torów na odcinku Tczew- Gdańsk oraz poprawę dostępu do portu Gdynia linią kolejową 201 (omijającą Gdańsk i Sopot).	Dodanie zapisu o odseparowaniu ruchu pasażerskiego od towarowego w węzłach miejskich oraz modernizację linii kolejowej nr 201	Jak treść uwagi.	Uwaga uwzględniona. W sekcji 2.1.3. Analiza SWOT uzupełniono informacje w zakresie dostępu kolejowego do portu Gdynia, podkreślając znaczenie linii 201 i podnosząc kwestię odseparowania ruchu pasażerskiego od towarowego poprzez budowę dodatkowych torów kolejowych na odcinku Tczew-Gdańsk.
136	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Priorytet 2, Zadania inwestycyjne, s. 84	Konkretne działania inwestycyjne powinny uwzględniać również budowę węzłów multimodalnych.	Konkretne działania inwestycyjne powinny uwzględniać również budowę węzłów multimodalnych.	Jak treść uwagi.	Uwaga uwzględniona. W opisie priorytetu dodano zapisy na temat pożądanej budowy węzłów multimodalnych oraz terminali intermodalnych integrujących różne gałęzie transportu na zapleczu polskich portów morskich.
137	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 4.2.1. Zadania inwestycyjne, s. 84	Wskazuje się w ramach zaplecza lądowego portów rolę Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW), a nie wspomina się nic o Wiśle.	Wskazuje się w ramach zaplecza lądowego portów rolę Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW), a nie wspomina się nic o Wiśle.	Propozycja dopisania zdania opisującego rolę dolnej Wisły w zapewnieniu dostępu do portu w Gdańsku, a docelowo także jego łączności z basenem Morza Czarnego za pośrednictwem MDW E-40.	Uwaga uwzględniona. Uzupełniono kwestie dotyczące znaczenia dolnej Wisły dla rozwoju portu w Gdańsku.
138	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 4.2.1. Zadania inwestycyjne, s. 85	Wskazuje się, że „dla Portu Gdynia inwestycją newralgiczną jest budowa obwodnicy trójmiejskiej stanowiącej fragment planowanej trasy Via Maris, z bezpośrednim połączeniem do bram portu” a	Wskazuje się, że „dla Portu Gdynia inwestycją newralgiczną jest budowa obwodnicy trójmiejskiej stanowiącej fragment planowanej trasy Via Maris, z bezpośrednim połączeniem do bram portu” a nie pisze się nic o Drodze Czerwonej.	Propozycja dopisania zdania informującego o roli inwestycji Drogi Czerwonej dla polepszenia dostępu do Portu Gdyni.	Uwaga uwzględniona. W opisie priorytetu 2 dodano informacje na temat budowy Drogi Czerwonej i jej znaczenia dla Portu Gdynia.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			nie pisze się nic o Drodze Czerwonej.			
139	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 4.2.2. Zadania organizacyjno-legislacyjne, s. 89-90.	Wśród różnych organów i instytucji nie uwzględnia się instytucji samorządowych – lokalnych bądź regionalnych.	Propozycja dopisania postulatu dotyczącego zwiększenia znaczenia instytucji samorządowych w zarządzaniu portami morskimi	Postulat może być sformułowany w sposób dosyć ogólny by miał większą pojemność i obejmował zarówno miasta, jak i regiony.	Uwaga nieuwzględniona. Gminy w obowiązującym porządku prawnym mają możliwość powoływania podmiotów zarządzających portami morskimi.
140	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Roz. 4.3 Scenariusze rozwoju portów.... opis dot. portu morskiego w Gdańsku, s. 92	Dodanie do działań inwestycyjnych dot. portu morskiego w Gdańsku zapisu dot. przebudowy nabrzeży w porcie wewnętrznym		Brak jest katalogu działań inwestycyjnych dot. portu wewnętrznego w Gdańsku, zwłaszcza dot. remontu i przebudowy części nabrzeży, których stan jest wysoce dekapitalizowany i organiczna konkurencję portu na Morzu Bałtyckim.	Uwaga nieuwzględniona. W obecnym fragmencie są już informacje na temat działań inwestycyjnych w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku. Jest mowa m.in. o modernizacji nabrzeży i ich pogłębianiu.
141	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Roz. 4.3 Scenariusze rozwoju portów.... opis dot. portu morskiego w Gdyni, s. 94	dodanie zapisu dot. budowy infrastruktury dla potrzeb portu jachtowego również na rozszerzonych terenach portu (portu zewnętrznego) w porcie Gdynia		Dynamiczny rozwój żeglarstwa na Zatoce Gdańskiej oraz budowie silnej pozycji marki Miasta Gdynia jako żeglarskiej stolicy Polski i ważnego ośrodka turystyki wodnej w basenie Morza Bałtyckiego zasadne jest uwzględnienie w planach rozwojowych nowego miejsca pod marinę. Obecna pojemność mariny i jej ograniczone warunki nawigacyjne nie pozwalają na jej dalszy rozwój (przede wszystkim wzrost ilości miejsc postojowych). Istotne jest zatem poszykowanie nowego miejsca pod dalszy jej rozwój m.in. w planach budowy	Uwaga nieuwzględniona. W planowanym Porcie Wewnętrznym nie przewiduje się funkcji jachtowej. Jednostki tego typu mają zdecydowanie mniejsze wymagania hydrotechniczne, a do ich obsługi nie jest wymagane budowanie infrastruktury głębokowodnej (co zakłada projekt Portu Zewnętrznego).

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
					portu zewnętrznego m.in. na przedpolu obecnej mariny Gdynia.	
142	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Roz. 4.3 Scenariusze rozwoju portów..., s. 94.	Brak Rozdziału przedstawiającego opis Scenariuszy rozwoju portów morskich niestanowiących podstawnego znaczenia dla gospodarki narodowej		Analogiczne do zaprezentowanych w dokumencie scenariuszy rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej należałoby również wskazać kierunki rozwoju dla portów morskich mające znaczenie zarówno regionalne jak i lokalne. Istotne jest aby Program również wskazał w jaki sposób polityka państwa będzie wspierała rozwój małych portów i przystani morskich w najbliższej dekadzie. Uwzględnienie tej kwestii w osobno w Programie obejmowałoby kompleksowo problematykę rozwoju polskich portów. Należy zauważyć, że małe porty morskie, zwłaszcza o znaczeniu lokalnym na co dzień borykają się z problemami z uwagi na duże koszty inwestycji infrastrukturalnych w stosunku do wpływów m.in. z opłat portowych nie stać jest ich na rozwój. Porty te mogą stanowić ważny regionalny i lokalny biegun wzrostu realizując to m.in. poprzez różnorodność aktywności gospodarczych.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt niniejszego programu odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego. Określone w programie kierunki rozwoju, priorytety, cele – odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i mniej rozwiniętych. Dokładne plany i scenariusze rozwoju mniejszych struktur portowych i przystaniowych znajdują się w dokumencie dedykowanym portom niemającym podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniom morskim. Dokument ten jest w fazie przygotowywania w MGMIŻŚ.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
143	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 5, Wskaźniki i efekty realizacji programu, s. 101-102	Brak wskaźników w 2030 roku (założenia są na 2020 rok)	Dodanie wskaźników w 2030 roku.	Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. Program przygotowany jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Dotyczy to także przyjętego zakresu czasowego. Program obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, którą realizuje. Horyzont czasowy programu będzie spójny z SOR, tj. do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).
144	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 5, Wskaźniki i efekty realizacji programu, s. 101-102	Brak wskaźnika dotyczącego przeładunku kontenerów.	Brak wskaźnika dotyczącego przeładunku kontenerów.	Propozycja dopisania wskaźnika dotyczącego wolumenu przeładunku kontenerów.	Uwaga nieuwzględniona. Przygotowane wskaźniki pozwalają na monitorowanie rozwoju portów w wielu różnych sferach, w wielu różnych aspektach – zgodnie z przyjętymi celami, kierunkami rozwoju i priorytetami. Nie znajduje się uzasadnienia do wyodrębnienia wskaźnika wyłącznie dla kontenerów zważywszy na układ celów programu i jego konstrukcję.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
145	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rodz. 6. Finansowanie programu, s. 104-110.	W dokumencie nie uwzględniono kosztów związanych z utrzymaniem realizowanych i planowanych do realizacji inwestycji. Z uwagi iż koszty te mogą być znaczące, powinna się znaleźć odpowiednia pozycja w tabeli finansowej.	Skalkulowanie kosztów utrzymania istniejącej i budowanej infrastruktury portowej.	Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona. Program przygotowywany jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Spełnia wymagania stawiane tego typu dokumentom. Nie znajduje się podstawy do tak dokładnego analizowania każdej z planowanych inwestycji, szczególnie zważywszy na stosunkowo wysoki poziom ogólności dokumentu. W ocenie MGMIŻŚ, program w obecnym brzmieniu zawiera wiele wartościowych informacji, bez konieczności odnoszenia się wszystkich aspektów finansowych konkretnych projektów. Z uwagi na to, że za część inwestycji odpowiadać będą zarządy portów – tj. spółki prawa handlowego, należy mieć na względzie, że niektóre informacje finansowe mogą mieć charakter tajemnicy handlowej.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
146	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 7, Monitorowanie i ewaluacja programu, s. 111-112.	Zaproponowany system monitorowania i ewaluacji Programu nie spełnia elementarnych warunków gwarantujących jego funkcjonalność. Nie opiera się on także na dobrych praktykach wypracowanych w Polsce w odniesieniu do programów rozwoju (na podstawie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju).		Jak treść uwagi.	Uwaga nieuwzględniona, o charakterze ogólnym, przyjęta do wiadomości. Program przygotowywany jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami, także dotyczącymi zasad prowadzenia polityki rozwoju. Spełnia wymagania stawiane tego typu dokumentom, także w zakresie zaproponowanego systemu monitorowania i ewaluacji Programu.
147	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Rozdz. 7, Monitorowanie i ewaluacja programu, s. 111-112.	Wśród podmiotów odpowiedzialnych za monitoring programu wymienia się tylko takie podmioty jak „urzędy morskie, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), a także podmioty zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”	Za monitoring powinny być odpowiedzialne także instytucje samorządowe i ich związki (np. Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk- Adriatyk, rady Regionalnych Inteligentnych Specjalizacji dedykowanych tematom morskim i logistycznym), a także niektóre instytucje otoczenia biznesu.	Propozycja włączenia do grona podmiotów odpowiedzialnych za monitoring programu instytucji samorządowych i ich związków (np. Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, rady Regionalnych Inteligentnych Specjalizacji dedykowanych tematom morskim i logistycznym).	Uwaga nieuwzględniona. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej będzie podmiotem koordynującym i nadzorującym realizację działań zapisanych w Programie. Do jego zadań będzie należeć m.in. monitorowanie, na podstawie wypracowanego zestawu wskaźników, stopnia zaawansowania realizacji poszczególnych zadań zapisanych w programie, jak i całego Programu. Pełna realizacja programu wymaga zaangażowania wielu różnych interesariuszy. Raporty roczne będą przez

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do końca roku następnego po zakończeniu okresu sprawozdawczego, na podstawie informacji i sprawozdań uzyskiwanych od podmiotów realizujących działania programowe.
148	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Uwaga ogólna	<p>Z uwagi na zastosowaną w Dokumencie inną metodykę obliczeń przeładunków realizowanych w portach polskich (wg danych GUS i Eurostat) i danych nie obejmujących masy jednostek transportowych wolumeny osiągnięte są zaniżone względem oficjalnie przyjętych i publikowanych danych przez Port Gdańsk.</p> <p>W efekcie, Dokument zawiera np. zmniejszone wartości dla osiągniętego wolumenu przeładunkowego 3 portów polskich w 2017 roku.</p> <p>W konsekwencji zaniżonej wartości dla 2017 roku prognozowane przeładunki portów na rok 2020 w wysokości 101,6 mln ton według naszych obliczeń zostanie osiągnięty już w roku 2018.</p> <p>Tym samym, dalsze prezentowane wyniki w zakresie udziału</p>			<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dane statystyczne w programie przytoczone zostały za: GUS, UStat. w Szczecinie i Eurostat. Nie obejmują one masy własnej przeładowanych jednostek ładunkowych, zgodnie z metodologią przyjętą przez dany urząd statystyczny.</p> <p>Podane zostały dane najbardziej aktualne, dostępne dane.</p> <p>Wykorzystywanie danych GUS, UStat. w Szczecinie i Eurostat jest korzystne z punktu widzenia zachowania jednorodności prezentowanych danych, wg tego samego podejścia metodologicznego.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			poszczególnych grup ładunkowych również różnią się od danych prezentowanych przez Port Gdańsk.			
149	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Uwaga ogólna	W dokumencie ujęte zostały nieprawidłowe potencjały przeładunkowe Portu Gdańsk, które zostały skorygowane i wysłane do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pismem z dnia 21 września 2018 roku (NHŻ -233/694/2018).			Uwaga nieuwzględniona. W zakresie potencjału przeładunkowego portów, podane zostały wartości w oparciu o skorygowane dane z ZMP Gdańsk S.A.
150	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Uwaga ogólna	W przypadku opisanego rynku statków wycieczkowych obsługiwanego w portach polskich w zakresie ostatnich dwóch lat Port Gdańsk obsługuje większą ilość tychże statków aniżeli Port Gdynia.			Uwaga uwzględniona. Informację zaktualizowano w sekcji 2.1.2. i 2.1.4. Wskazano, że najwięcej statków wycieczkowych przypląwa do Gdyni i Gdańska (gdzie istotnie zwiększyła się ich liczba). <i>W obsłudze ruchu pasażerskiego, która zaliczana jest również do funkcji transportowej, w polskich portach dominuje obsługa ruchu promowego w relacjach z portami szwedzkimi (Ystad, Trelleborg, Karlskrona, Nynäshamn). W badanych portach mniejsze znaczenie odgrywają pasażerowie tzw. cruiserów (cruise vessels), których najwięcej przypląwa do</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
						<i>Gdyni i Gdańska. Pozytywnym zjawiskiem jest (...) istotne zwiększenie liczby statków wycieczkowych zawijających do gdańskiego portu morskiego.</i>
151	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Rys. 1, str. 5	W schemacie zintegrowanych dokumentów zarządzania polityką rozwoju nie uwzględniono Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r., podczas gdy znaczna część następującego po schemacie tekstu odwołuje się do tego dokumentu.	Schemat Systemu zintegrowanych dokumentów zarządzania polityką rozwoju należy uzupełnić o Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.	Rozbieżność między tekstem a schematem.	Uwaga nieuwzględniona. Przywołany został rysunek aut. Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, które jest wiodące w zakresie systemu dokumentów z zakresu zarządzania rozwojem kraju. SOR jest ujęty na rysunku, któremu odpowiada Zintegrowana Strategia Rozwoju Kraju.
152	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Str. 84, Konkretnie działania inwestycyjne w ramach priorytetu 2	Rozwinięcie tekstu	Zapis: „...wraz z elementami infrastruktury towarzyszącej (np. parkingami) oraz budowlami...” należy zastąpić zapisem: „...wraz z elementami infrastruktury towarzyszącej (np. parkingi, sieci i obiekty techniczne) służącymi do zapewnienia optymalnej obsługi oraz budowlami...”	Szerszy opis inwestycji daje lepsze wyobrażenie o ich skali.	Uwaga nieuwzględniona. Aktualny zapis stanowi, w ocenie MGMIŻŚ, dobry opis konkretnych działań inwestycyjnych w ramach priorytetu. Nie ma potrzeby jego modyfikacji.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
153	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Str. 84 – ostatni akapit dotyczący Portu Gdańsk	Rozwinięcie tekstu	Zapis: „...i dodatkowych torów zwiększających przepustowość kolejową na kierunku do Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego.” należy zastąpić zapisem: „...i dodatkowych torów na linii PKP PLK nr 226 oraz nr 009 (odcinek Zajęczkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański) zwiększających przepustowość kolejową na kierunku do/z Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego.”	Należy podkreślić potrzebę torów nie tylko na linii bezpośrednio do Portu Gdańsk ale również na linii nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk). Na wskazanym odcinku mamy jeden tor dla potrzeb pociągów towarowych do/z Portu Gdańsk i jest potrzeba drugiego toru.	Uwaga uwzględniona. Dokonano zmiany zapisów, zgodnie z uwagą. Zaktualizowany zapis: <i>W przypadku portu morskiego w Gdańsku, przewidzieć należy w niedalekiej przyszłości konieczność budowy dodatkowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą i dodatkowych torów na linii nr 226 oraz nr 9 (odcinek Zajęczkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański), zwiększających przepustowość na kierunku do/z Portu Północnego oraz planowanego Portu Centralnego.</i>
154	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Str. 90 – rozdział 4.2.2 (przekazanie przez PKP terenów), punkt 11 w działaniach pozostałych	Dopełnienie treści: - włączenie wszystkich podmiotów należących do Grupy PKP, - włączenie obiektów - szersze odniesienie się do stanu własności Grupy PKP na terenach portowych.	zapis: „...przekazanie przez PKP S.A. podmiotom zarządzającym portami prawa użytkowania wieczystego terenów zlokalizowanych w granicach portów a nie wykorzystywanych dla celów kolejowych,” należy zastąpić zapisem: „...przekazanie przez Grupę PKP podmiotom zarządzającym portami prawa użytkowania wieczystego terenów oraz obiektów zlokalizowanych w granicach portów a nie wykorzystywanych dla celów kolejowych Grupy PKP,”	Poszczególne zakresy własności należą do różnych podmiotów W Grupie PKP. W przyszłości zamiarem podmiotu zarządzającego portem może być również przejęcie obiektów.	Uwaga uwzględniona. Zmieniono zapis, zgodnie z uwagą. W aktualnej wersji jest odniesienie do <i>podmiotów Grupy PKP.</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
155	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Str. 92 – Port Morski w Gdańsku, zdanie 5	Rozwinięcie tekstu	Zapis: „...Poprawa dostępu drogowo-kolejowego powinna się przyczynić do lepszego skomunikowania...” należy zastąpić zapisem: „...Poprawa dostępu drogowo-kolejowego zwiększy przepustowość układu poprzez bezkolizyjność oraz przyczyni się do optymalizacji obsługi i lepszego skomunikowania...” – dalej bez zmian.	Jak w punkcie 2: Duża skala przedsięwzięcia wymaga szerszego opisu, lepiej ją uzasadniającego.	Uwaga uwzględniona, z niewielką zmianą redakcyjną. Zmieniony zapis: <i>Poprawa dostępu drogowo-kolejowego zwiększy przepustowość układu, zapewni jego bezkolizyjność oraz przyczyni się do optymalizacji obsługi i lepszego skomunikowania poszczególnych terminali z głównymi magistralami łączącymi port z zapleczem gospodarczym..</i>
156	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.	Str. 92 – Port Morski w Gdańsku, zdanie 5	Rozwinięcie tekstu	Zapis dotyczący Portu Centralnego należy rozwinąć w całym dokumencie: Nadrzędnym kierunkiem określonym w Strategii Rozwoju Portu Gdańsk do 2027 jest osiągnięcie przez Port Gdańsk pozycji portu V generacji. W tym celu Port Gdańsk uruchomił szereg inwestycji, których łączna wartość w niedalekiej przyszłości sięgnie miliarda złotych. Jedną z kluczowych decyzji, jakie podjął Zarząd Morskiego Portu Gdańsk jest realizacja inwestycji na załadowanej powierzchni w głębokowodnej części Portu pomiędzy ujściem kanału portowego a Naftoportem (wyjście na Zatokę Gdańską ok 4,5 km w stosunku do obecnej linii brzegowej). Ma tu powstać nowy port „Port Centralny”. Inwestycja ma być realizowana w ramach Partnerstwa Publiczno – Prywatnego. Projekt uzyskał akceptację	Duża skala przedsięwzięcia wymaga szerszego opisu, lepiej ją uzasadniającego.	Uwaga uwzględniona. Umieszczono dodatkowe zapisy składające się na dokładniejszy opis planowanego przedsięwzięcia pn. Port Centralny. Nowy fragment programu odnoszący się do Budowy Portu Centralnego: <i>Przewiduje się możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego. Projekt generować będzie duże korzyści społeczno-gospodarcze w skali całego kraju.</i> <i>Szacuje się, iż Port Centralny będzie mieć powierzchnię ok. 400- 500 ha powierzchni</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				<p>Rządu RP. Analiza ekonomiczna wykazała, że projekt będzie generował konkretne korzyści społeczno - gospodarcze.</p> <p>Przychody do budżetu centralnego i lokalnego w okresie odniesienia (do 2050 roku) wynosić będą około 100 mld zł.</p> <p>Szacuje się, iż Port Centralny będzie miał powierzchnię ok. 400-500 ha powierzchni załadowanej, powierzchnia portu łącznie z akwenami (wyodrębniona falochronami) – ok. 2 tys. ha.</p> <p>Do Portu Centralnego będą mogły zawijać największe statki mogące przejść przez Cieśniny Duńskie o zanurzeniu 15m w tym największe kontenerowce o długości 400 m i szerokości 60 m. Planowane na terenie nowego portu rozwiązania drogowo - kolejowe spełniają wszystkie parametry, jakie są wymagane w unijnej sieci TEN-T a tym samym zostanie na Port Centralny rozszerzony status punktu bazowego tej sieci oraz ważnego węzła transportowego w Korytarzu Bałtyk-Adriatyk (BAC).</p> <p>Planuje się na terenie Portu Centralnego budowę wielu terminali, które pozwalają, aby o nowym porcie mówić „uniwersalny”. Głównie planowane terminale to: LNG, Zbożowy, Paliwowy, Kontenerowy, Ro-ro, Chemiczny, Samochody osobowe handlowe, innych</p>		<p>załadowanej na wodach Zatoki Gdańskiej, w głębokowodnej części portu. Będą mogły do niego zawijać największe statki mogące przejść przez Cieśniny Duńskie o zanurzeniu ok. 15,0 m, w tym największe kontenerowce o długości ok. 400 m i szerokości ok. 60 m.</p> <p>Inwestycja ta wzmocni status Portu Gdańsk, jako portu sieci bazowej TEN-T i ważnego ogniwa Korytarza Sieci Bazowej „Bałtyk- Adriatyk”.</p> <p>Na terenie Portu Centralnego planuje się budowę wielu terminali, co jest charakterystyczne dla portu uniwersalnego, dostosowanego do obsługi różnych typów ładunków. Głównymi planowanymi terminalami są: terminal LNG, zbożowy, paliwowy, kontenerowy, Ro-Ro, chemiczny, do obsługi handlowych samochodów osobowych, innych ładunków masowych oraz pasażerski. Dodatkowo, planuje się na terenie Portu Centralnego także m.in. bazę obsługi przemysłu off-shore, rejon magazynowy w II linii nabrzeży portowych, port schronienia, obszar przemysłu</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				<p>ładunków masowych oraz pasażerski.</p> <p>Dodatkowo planuje się na terenie PC: Bazę obsługi przemysłu off-shore, Rejony magazynowe w II linii nabrzeży portowych, Port schronienia, Przemysł stoczniowy, Elektrownie LNG, Obszary komunikacji oraz infrastruktury technicznej.</p> <p>Szacuje się że łączne przeładunki Portu Centralnego będą się stopniowo wzrastać przekraczając ok 50 mln ton w 2050 roku, co stanowi 50% udziału w całości przeładunków Portu Gdańsk.</p> <p>Port Centralny będzie posiadał własne systemy sieci sanitarnych; System wody pitnej, System wody dla ochrony ppoż., System ścieków sanitarnych, System wód opadowych, Gospodarkę grzewczą, Inne układy wodno-kanalizacyjne.</p> <p>Dodatkowo uwzględnia się zaopatrzenie statków w energię elektryczną z lądu (cold-ironing), odbiór ścieków ze statków pasażerskich bezpośrednio do sieci kanalizacyjnej.</p> <p>Zasilanie PC w energię elektryczną przewiduje własny GPZ PC (Główny Punkt Zasilania) z rozdzielnią WN 110 kV i SN 15 kV.</p>		<p>stoczniowego, a także elektrownię LNG.</p> <p>W projekcie uwzględnia się zasilanie statków w energię elektryczną z lądu (cold-ironing), a także odbiór ścieków ze statków pasażerskich bezpośrednio do sieci kanalizacyjnej.</p>
157	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	str. 25 Tabela nr 4 – Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku -	Korekta danych w zakresie maksymalnej długości statków	Port Zewnętrzny – 400m,	Nieprawidłowa wartość	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Dokonano aktualizacji zapisów w tabeli, zgodnie z uwagą.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
		Dopuszczalne zanurzenie i długość statków				
158	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	str. 26 Tabela nr 4 - Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku - Oferta przeładunkowa	Korekta zapisu - należy wykreślić GTK, natomiast wpisać Nabrzeże Szczecińskie	Port uniwersalny: obsługa ładunków masowych płynnych i suchych: rudy i węgla, siarki, a także drobnicy zjednostkowanej: kontenerowej (DCT, Nabrzeże Szczecińskie) oraz ro-ro.	Błędny zapis	Uwaga uwzględniona. Dokonano aktualizacji zapisów w tabeli, zgodnie z uwagą. Przeładunków kontenerów aktualnie nie dokonuje się w Porcie Gdańsk na terminalu GTK.
159	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	str. 26 Tabela nr 4 - Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku – Połączenia Żeglugowe	Konieczność aktualizacji danych (materiał również w załączniku oraz dostępny pod linkiem http://www.portgdansk.pl/zegluga/polaczenia-zeglugowe)	BELGIA: Antwerpia Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam Co miesiąc CHINY: NingboMaersk Line Co tydzień NingboOcean Alliance Co tydzień Szanghaj Maersk Line Co tydzień Szanghaj Ocean Alliance Co tydzień Xiamen Ocean Alliance Co tydzień Xingang Maersk Line Co tydzień Yantian Maersk Line Co tydzień Yantian Ocean Alliance Co tydzień DANIA: Grenaa NorLines Co tydzień EGIPT: Kanał Sueski Maersk Line Co	Nieaktualny zapis	Uwaga uwzględniona. Dokonano aktualizacji zapisów w tabeli, zgodnie z uwagą. Przytoczono dane najbardziej aktualne, zgodnie ze stanem faktycznym.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				<p>tydzień</p> <p>Kanał Sueski Ocean</p> <p>Alliance Co tydzień</p> <p>EKWADOR: Guayaquil</p> <p>CITRONEX I Co</p> <p>tydzień</p> <p>ESTONIA: Tallin Seago Line</p> <p>(L28) Dwa razy w</p> <p>tygodniu</p> <p>FINLANDIA: Hanko Euro</p> <p>Marine Logistics NV Co tydzień</p> <p>Helsinki COSCO</p> <p>- Ocean Alliance (PFX)</p> <p>Co tydzień Kotka</p> <p>COSCO-</p> <p>Ocean Alliance (PFX2)</p> <p>Co tydzień HOLANDIA:</p> <p>Rotterdam</p> <p>Ocean Alliance Co</p> <p>tydzień</p> <p>Rotterdam OOCL -</p> <p>Ocean Alliance (SBM1)</p> <p>Co tydzień KOREA PŁD.:</p> <p>Kwangyang</p> <p>Maersk Line Co</p> <p>tydzień</p> <p>Ulsan Maersk Line Co</p> <p>tydzień</p> <p>LITWA: Kłajpeda COSCO -</p> <p>Ocean</p> <p>Alliance (PFX)Co tydzień Kłajpeda</p> <p>NorLines Co</p> <p>tydzień</p> <p>ŁOTWA: Ryga Seago Line</p>		

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				(L28) Dwa razy w tygodniu Ryga Seaway Logistics 1-2 razy w miesiącu MALEZJA: Port Klang Ocean Alliance Co tydzień Tanjung Pelepas Maersk Line Co tydzień NIEMCY: Bremerhaven CMA CGM - Ocean Alliance Co 2 tygodnie Bremerhaven Maersk Line Co tydzień Bremerhaven Seago Line (L49) Co tydzień Hamburg CMA CGM - Ocean Alliance Co 2 tygodnie Hamburg Seago Line (L49) Co tydzień Kanał KilońskiSeago Line (L49) Co tydzień Wilhelmshaven Ocean Alliance Co tydzień NORWEGIA: Alesund NorLines Co tydzień Bergen NorLines Co tydzień Bodo NorLines Co tydzień		

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				<p>Fredrikstadt NorLines Co tydzień</p> <p>Harstad NorLines Co tydzień</p> <p>Haugesund NorLines Co tydzień</p> <p>Jelsa Mibau Co 2 miesiące</p> <p>Kristiansand NorLines Co tydzień</p> <p>Sandnes/Stavanger NorLines Co tydzień</p> <p>SandnessjoenNorLines Co tydzień</p> <p>Svolvaer NorLines Co tydzień</p> <p>Tromso NorLines Co tydzień</p> <p>PORTUGALIA: Maersk Line Co tydzień</p> <p>ROSJA: BałtijskSeago Line (L28) Dwa razy w tygodniu</p> <p>Kaliningrad CMA</p> <p>CGM - Ocean Alliance Co 2 tygodnie</p> <p>St. PetersburgCOSCO</p> <p>- Ocean Alliance (RFS) Co tydzień</p> <p>St. PetersburgOOCL - Ocean Alliance (SBK2) Co tydzień</p>		

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				<p>St. Petersburg OOCL - Ocean Alliance (SBM1) Co tydzień</p> <p>St. Petersburg Seago Line (L49) Co tydzień</p> <p>St. Petersburg Unifeeder A/S Co tydzień</p> <p>Ust-Ługa OOCL - Ocean Alliance (SBK2) Co tydzień Ust-Ługa Unifeeder A/S Co tydzień</p> <p>SINGAPUR: Singapur Ocean Alliance Co tydzień</p> <p>STANY ZJEDNOCZONE: Baltimore Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam Co miesiąc Houston Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam Co miesiąc Jacksonville Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam Co miesiąc Nowy Orlean Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam Co miesiąc</p>		

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				<p>SZWECJA: Gävle Seago Line (L35) Co tydzień</p> <p>Göteborg Seago Line (L35) Co tydzień</p> <p>Norrköping Seago Line (L35) Co tydzień</p> <p>Nynäshamn Polska Żegluga Bałtycka SA Polferries 3-4 razy w tygodniu</p> <p>WIELKA BRYTANIA:</p> <p>Felixstowe Maersk Line Co tydzień</p> <p>Felixstowe Ocean Alliance Co tydzień Felixstowe Seago Line (L35) Co tydzień</p> <p>Hull Seaway Logistics 1-2 razy w miesiącu</p> <p>Newcastle Euro Marine Logistics NV Co tydzień</p> <p>Tilbury K-Line European Sea Highway Services GmbH (KESS) Co tydzień</p>		
160	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	str. 34 Tabela 6 „Kluczowe inwestycje realizowane w latach 2007-2017”	Korekta tekstu: „Rozszerzenie istniejącego terminalu eksportu węgla o kierunek importowy węgla i innych suchych towarów masowych” - należy usunąć	W miejscu wykasowanego tekstu należy wpisać: "Powstanie w Porcie Zewnętrznym importowego terminalu przeładunku dla węgla i ładunków masowych"	Błędny zapis	Uwaga uwzględniona. Dokonano aktualizacji zapisów w treści dokumentu, zgodnie z uwagą.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
161	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	str. 84 PRIORYTET 2	Korekta tekstu: „ Zgodnie z wykonanymi prognozami, w gdańskim porcie morskim nastąpi 3-krotny wzrost przeładunków do ok. 100 mln ton w roku 2030 (rezultat wynikający m.in. z budowy i eksploatacji Portu Centralnego) – należy usunąć.	Zgodnie z "Analizą popytu" wykonaną na potrzeby koncepcji budowy Portu Centralnego przeładunki globalne dla Portu Gdańsk w roku 2030 będą wynosić niespełna 80 mln ton, natomiast dopiero w 2043 roku osiągną poziom 100 mln ton.	Nieaktualny zapis	Uwaga uwzględniona. Zaktualizowano zapis, wskazując, że zgodnie z wykonanymi prognozami, w gdańskim porcie morskim nastąpi w przybliżeniu 2-krotny wzrost przeładunków do ok. 80-100 mln ton w roku 2030 (...).
162	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	str. 130 Załącznik nr 3 – (wizualizacja) Port Centralny w Gdańsku	Aktualizacja obrazu	Załączona w dokumentacji wizualizacja jest nieaktualna	ZMPG S.A. przekaże aktualną wizualizację niezwłocznie po dokonaniu odbioru końcowego od Wykonawcy opracowywanej obecnie koncepcji technicznej PC	Uwaga przyjęta do wiadomości. Zmiana nastąpi po przekazaniu aktualnej wizualizacji.
163	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	Str. 126 Załącznik nr 2 – Plan finansowy programu	Aktualizacja danych w tabeli	Propozycje zmian w załączniku pn.: „Plan finansowy programu:		Uwaga uwzględniona. Dokonano aktualizacji wartości inwestycji. Ponadto, wprowadzono nowe przedsięwzięcie pn. ROZBUDOWA I MODERNIZACJA SIECI DROGOWEJ I KOLEJOWEJ W PORCIE ZEWNĘTRZNYM W GDAŃSKU

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
Dot. uwagi 163 ZMP GDAŃSK /plan finansowy/						
Plan finansowy programu						
LP	NAZWA PROJEKTU	ŹRÓDŁO FINANSOWANIA PROJEKTU	SZACOWANA WARTOŚĆ WYDATKÓW NA INWESTYCJE (MLN PLN)			
			2018 R.	2019 R.	2020 R.	2021-2030 LATA
ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDANSK S.A.						
28.	BUDOWA PORTU CENTRALNEGO	środki własne		2,04	5	
		środki unijne				
		środki prywatne				
		pożyczki				
		inne (np. PPP)				15 000
29.	MODERNIZACJA TORU WODNEGO, ROZBUDOWA NABRZEŻY ORAZ POPRAWA WARUNKÓW ŻEGLUGI W PORCIE WEWNĘTRZNYM W GDAŃSKU	środki własne	3,9	52,76	66,2	
		środki unijne (CEF)	17,51	169,3	212,8	
		środki prywatne				
		pożyczki				
		inne (np. PPP)				
30.	PRZEBUDOWA NABRZEŻY PORTOWYCH W PORCIE WEWNĘTRZNYM (M.IN. NB.: BYTOMSKIEGO, WĘGLOWEGO, RUDOWEGO)	środki własne	11	17,5	336,3	389,9
		środki unijne				
		środki prywatne				
		pożyczki				
		inne (np. PPP)				
31.	PRZEBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY HYDROTECHN. W PORCIE ZEWNĘTRZNYM (M.IN.: PIRSU RUDOWEGO, NB. PÓŁNOCNEGO BASENU ROBOCZEGO, FAŁOCHRONÓW BRZEGOWYCH)	środki własne	0	31,4	25,2	23
		środki unijne				
		środki prywatne				

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
-----	-------------------	---	-------------	-------------------	---------------------	-------------------

Dot. uwagi 163 ZMP GDAŃSK /plan finansowy/

			pożyczki			
			inne (np. PPP)			
32.	ROZBUDOWA NABRZEŻA PÓŁNOCNEGO PRZY FALOCHRONIE PÓŁWYSPOWYM W PORCIE GDAŃSK		środki własne	9,06	132	106,5
			środki unijne (CEF)	3	44	35,5
			środki prywatne			
			pożyczki/EBI/banki komercyjne	3	44	35,5
			inne (np. PPP)			
33.	ROZBUDOWA SYSTEMU SIECI KOMUNIKACYJNEJ REJONU BASENU GÓRNICZEGO I NAB. PRZEMYSŁOWEGO		środki własne	1,1	6	117,5
			środki unijne	1,1		
			środki prywatne			
			pożyczki			
			inne (np. PPP)			
34.	ROZBUDOWA I MODERNIZACJA SIECI DROGOWEJ I KOLEJOWEJ W PORCIE ZEWNĘTRZNYM W GDAŃSKU		środki własne	4,50	36,54	20,68
			środki unijne	25,50	54,2	23,3
			środki prywatne			
			pożyczki			
			inne (np. PPP)			



Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
164	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	PROGNOZA OOŚ Streszczenie w języku niespecjalistycznym, podrozdział "Skutki nieprzyjęcia PRPPM2020 oraz alternatywy"	W streszczeniu, w zbyt małym stopniu ukazano pozytywne skutki realizacji Programu, nie odzwierciedla to w pełni wymowy wniosków rozdziału 6.1 pozytywnie podsumowujących całościowy efekt realizacji Programu. Wnioskujemy o powtórzenie w Streszczeniu w pełnym brzmieniu wniosku z rozdziału 6.1.	Wpisanie nad ostatnim akapitem (nad 3 od dołu wierszem) podrozdziału "Skutki nieprzyjęcia PRPPM2020 oraz alternatywy" – str. 13 wniosku z rozdziału 6.1: "W ogólnym rozrachunku zaniechanie działań inwestycyjnych z dużym prawdopodobieństwem będzie miało negatywny wpływ na stan środowiska, a co za tym idzie zdrowie ludzi. Wpływ ten związany będzie zarówno z zaniechaniem inwestycji na samym obszarze portu i brakiem wprowadzania nowoczesnych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie działalności portowej na środowisko, jak również utratą możliwości optymalizacji łańcuchów transportowych."	Streszczenie w języku niespecjalistycznym jest dokumentem najczęściej czytany przez podmioty oceniające i najłatwiejsze jest jego uważne przeczytanie, dlatego uważamy, że najbardziej istotne wnioski, wykazujące pozytywną ocenę Programu w odniesieniu do środowiska, powinny być wyeksponowane właśnie w tej części dokumentu.	Uwaga uwzględniona. Streszczenie w podrozdziale „Skutki nieprzyjęcia PRPPM2020 oraz alternatywy” (str. 13) zostało uzupełnione o wnioskowany tekst oraz o dwa akapity rozwinięcia dotyczącego utraty możliwości realizacji działań pro- środowiskowych w przypadku nieprzyjęcia Programu.
165	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	PROGNOZA OOŚ Rys. 13, str. 55, położenie Portu Gdańsk na tle obszarów chronionych	Nie zaznaczono granicy morskiej Portu Gdańsk.	Należy nanieść granicę Portu Gdańsk na wodach morskich.	W skrajnym przypadku, można by zarzucić Prognozie, że odnosi się tylko do lądowej części inwestycji Portu Gdańsk.	Uwaga uwzględniona. Poprawiono przebieg granicy Portu Gdańsk (Rys. 4 i 13).
166	Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A	PROGNOZA OOŚ Tabela 32, str. 145	Usunięcie zapisu o platformach dla ptaków lęgowych jako przykładu możliwych działań kompensacyjnych.	Wnioskujemy o zastąpienie zapisu: "...zastosowania kompensacji przyrodniczej, np: - platformy lęgowe dla ptaków", zapisem: "...zastosowania kompensacji przyrodniczej, zapewniającej zachowanie właściwego poziomu ochrony celów i przedmiotów ochrony obszar Natura 2000, której zakres określi organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach."	Budowa platform dla ptaków lęgowych jest przykładem działań całkowicie nieadekwatnych do potencjalnych zagrożeń dla wartości przyrodniczych. Obszar planowanej inwestycji jest obszarem pokrytym wodami, zatem żadne siedliska lęgowe ptaków nie zostaną utracone. Ponadto propozycja autora Prognozy pokazuje podejście wybiórcze i zbyt szczegółowe i do możliwych działań.	Uwaga uwzględniona. W tabeli 32 (str. 147) wprowadzono proponowany zapis dotyczący możliwej kompensacji przyrodniczej w zakresie, który określi organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, zamiast podawania konkretnych

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻ
					Wachlarz działań minimalizujących i kompensacyjnych jest bardzo szeroki. Wpisanie platform lądowych jako jedyne rozwiązanie w dokumencie o tak wysokim poziomie ogólności, może sugerować, że platformy są rozwiązaniem jedynym, bądź najlepszym. Tymczasem ich ingerencja w działalność portową jest na tyle duża, że uważamy ją za ostateczność.	rozwiązań. Analogicznych zmian dokonano w tabeli 33 (Port Gdynia), by zachować spójność narracji w dokumencie.
167	Rada Interessantów Portu Szczecin		Program, opisując w ramach priorytetów 2 i 4 planowane działania inwestycyjne i modernizacyjne w zakresie infrastruktury portowej, jak się wydaje w niedostatecznym stopniu porusza problematykę znaczących potrzeb remontowych już istniejącej infrastruktury.		Infrastruktura ta charakteryzuje się znacznym stopniem dekapitalizacji. Tymczasem, stan tejże infrastruktury ma bezpośredni wpływ na takie parametry jak bezpieczeństwo pracy i obsługi ładunkowej, rzutuje na niską wydajność operacji realizowanych z jej wykorzystaniem, obniża jakość świadczonych usług jak również zwiększa koszty operacyjne prowadzonej działalności. Wszystkie te parametry przekładają się w sposób niekorzystny na atrakcyjność oferty kierowanej do podmiotów korzystających z usług portu a tym samym na pozycję konkurencyjną portu jako takiego.	Uwaga uwzględniona. W ramach priorytetu 1 <i>Rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza oraz jej dostosowanie do zmieniającej się struktury ładunkowej i rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych</i> poprawiono dodatkowo opis planowanych działań, nawiązując do remontu istniejącej infrastruktury. W aktualnym brzmieniu mowa jest o remoncie urządzeń hydrotechnicznych oraz nabrzeży istniejących, ale niedostosowanych do aktualnych i prognozowanych potrzeb eksploatacyjnych i rynkowych. W opisie już widnieje zapis informujący, że <i>Inwestycje te</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						<i>dotatkowo wpłyną na poprawę bezpieczeństwa żeglugi i obsługi statków w poszczególnych portach.</i>
168	Rada Interessantów Portu Szczecin		<p>Odnosząc się do przeprowadzonej analizy SWOT portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (str. 18 i nast. Programu) zauważamy, iż każdy z tych portów wykazuje się swoją odrębną specyfiką, zarówno w kontekście położenia geograficznego, pozycji rynkowej, możliwości przeładunkowych, dostępnej infra- i suprastruktury jak również dróg dostępowych i komunikacji z zapleczem.</p> <p>W tym też kontekście, analiza SWOT aby w pełni spełniała swoją funkcję i w sposób rzeczywisty oddawała istniejący stan, powinna być przeprowadzona osobno dla każdego z czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.</p>			<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Cele programu zostaną uszczegółowione w strategiach portów morskich, które zostaną zaktualizowane po przyjęciu niniejszego dokumentu, i które zostaną do niego odpowiednio dostosowane.</p> <p>Niniejszy program ma charakter kierunkowy, pozostaje na relatywnie wysokim poziomie ogólności. Zawarte w analizie SWOT odnoszą się – co do zasady – do wszystkich struktur portowych w Polsce.</p> <p>Dokładne analizy SWOT np. dla poszczególnych portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej znajdują się w odpowiadających im strategiach portowych.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
169	Rada Interessantów Portu Szczecin		Mając na uwadze odległy charakter perspektywy czasowej Programu tj. okoliczność, iż sięga ona do 2030 roku, jak również opisane w Programie zmiany jakie następują w strukturze wielkościowej statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi, działania objęte Priorytetem nr 1 powinny dotyczyć dalszego pogłębienia i utrzymania toru podejściowego do portu w Szczecinie do głębokości 14,5-15,0 m przy docelowym założeniu jednoczesnego ruchu dwóch jednostek w obu kierunkach kanału wraz z dostosowaniem pozostałych elementów infrastruktury a w szczególności szerokości toru wodnego parametrami geometrycznymi obrotnic oraz dostosowania możliwości i parametrów technicznych nabrzeży do tejże głębokości i obsługi statków.			Uwaga uwzględniona. W sekcji dotyczącej scenariusza rozwojowego portu Szczecin dodano zapis informujący o możliwości większego pogłębienia toru wodnego Świnoujście-Szczecin – niż do 12,5 m. <i>Aktualny zapis: Kluczową inwestycję z punktu widzenia konkurencyjności portu Szczecin stanowi pogłębienie toru wodnego ze Świnoujścia do 12,5 m* (...)</i> <i>* Z perspektywą możliwego dalszego pogłębienia, w celu zapewnienia obsługi w Porcie Szczecin coraz większych jednostek, jakie wykorzystywane są w żegludze – zgodnie z aktualnym trendem.</i>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
170	Rada Interesantów Portu Szczecin		W zakresie odnoszącym się do zadań wynikających z Priorytetu nr 2 - wskazujemy, iż Program w tym zakresie powinien zostać uzupełniony o konieczność budowy nowej drogi łączącej port w Szczecinie z autostradą A6 i drogą ekspresową S3 w rejonie Podjuch, a tym samym o połączenie portu z siecią dróg szybkiego ruchu w Polsce i Europie.			<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>W opisie Priorytetu 2 dodano twierdzenie, że <i>polskie porty morskie muszą mieć dobre połączenia do krajowych i europejskich sieci transportowych celem dalszego zapewnienia ich dynamicznego rozwoju.</i></p> <p>Jest to ogólny zapis, który odpowiada zgłoszonej uwadze i w całości obejmuje poruszaną problematykę z zakresu dostępności polskich portów.</p> <p>Ponadto, w omawianym fragmencie znajduje się nowy zapis, stanowiący o tym, że <i>dla portu w Szczecinie, kwestią bardzo ważną jest rozwój alternatywnego połączenia drogowego do portu w granicach miasta.</i></p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
171	Rada Interesantów Portu Szczecin		Podmioty zarządzające portami nie mającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej nie powinny angażować się w działalność eksploatacyjną (str. 90 Programu).		Rozwiązanie to w istocie rzeczy całkowicie zaburzyłoby obowiązujący model konkurencji rynkowej pomiędzy operatorami portowymi. Należy uwzględnić, iż podmiot zarządzający portem w każdym aspekcie ma przewagę konkurencyjną nad pozostałymi operatorami portowymi, z racji swojej pozycji prawnej i faktycznej, posiadanych uprawnień decyzyjnych i kompetencji zarządczych, sprawując w istocie rzeczy władztwo umowne nad operatorami portowymi (dyktując warunki umów z operatorami i egzekwując ich realizację), koordynując organizację i funkcjonowanie portu, kształtując samodzielnie politykę opłat portowych, posiadając informacje stanowiące tajemnicę handlową operatorów portowych w aspekcie prowadzenia działalności eksploatacyjnej na terenach objętych własnością podmiotu zarządzającego etc.	Uwaga nieuwzględniona. Dopuszczenie wykonywania usług w zakresie przeładunków i obsługi pasażerów dotyczy tylko małych portów.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻ
172	Rada Interesantów Portu Szczecin		Zróżnicowanie opłat portowych powinno znaleźć swoje urzeczywistnienie w obniżce poziomu opłat portowych i przyjęciu innych narzędzi służących wyrównaniu różnic w kosztach usług, które zostały odzwierciedlone w rysunkach przedstawionych na stronie 31 Programu (rys. 3 i 4).			<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W treści programu już jest zapis w działaniach organizacyjno- legislacyjnych (sekcja 4.2.2.), mówiący o zróżnicowaniu opłat portowych w sposób mający na celu promowanie zrównoważonego rozwoju transportu.</p> <p>W ramach powyższego działania może znajdować się m.in. stworzenie finansowego instrumentu pozwalającego na obniżenie opłat portowych ponoszonych przez armatorów. Pożądane jest utrzymanie dosyć ogólnego zapisu z uwagi na brak rozstrzygnięcia wszystkich kwestii w tym zakresie.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
173	Wydział Polityki Gospodarczej Urzędu Miejskiego w Gdańsku	WPROWADZENI E, STRONA 3, AKAPIT 2	Skuteczna realizacja programu wymaga częściowego usamorządowania spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin – Świnoujście). Struktura własnościowa tych spółek docelowo powinna kształtować się następująco : Skarb Państwa 33 % akcji, Samorząd Województwa 33 % akcji, Miasto 33 % akcji, Pracownicy 1 % akcji Taki model może zostać osiągnięty poprzez nieodpłatne przekazanie odpowiednich pakietów akcji samorządom (wojewódzkiemu i gminnemu)	Treść uwagi (tekst obok) należy umieścić we wprowadzeniu (strona 3) po akapicie 2.	Proponowany model własnościowy spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki byłby korzystny nie tylko dla rozwoju portów, ale i miast portowych, a także regionów nadmorskich. Sprzyjałby też efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami.	Uwaga nieuwzględniona. Nie znajduje się uzasadnienia do dokonywania zmian w zakresie modelu funkcjonowania i zarządzania polskimi portamiorskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, z uwzględnieniem struktury właścicielskiej, czy wykonywania praw w organach spółek zarządzających. Zgodnie z art. 13 ust. 1 w zw. z art. 14 ustawy o portach i przystaniach morskich, gmina Gdańsk powinna objąć co najmniej 34% akcji spółki Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., pokrywając kapitał akcyjny wkładami niepieniężnymi (aportami), w tym w postaci prawa własności nieruchomości, lub wkładami pieniężnymi. Niestety, z przykrością stwierdzić należy, że po ponad 20 latach od wejścia w życie ustawy o portach i przystaniach morskich udział miast portowych w spółkach zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						<p>gospodarki narodowej nie przekracza 3%. Co istotne, w gestii</p> <p>Miasta Gdańska jest kilkaset hektarów gruntów w granicach portu Gdańsk – znacznie więcej niż posiadają gminy w pozostałych portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdynia, Szczecin, Świnoujście).</p> <p>Niestety, Miasto Gdańsk, zamiast wnieść aportem nieruchomości położone w granicach portu do Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., wniosło aportem ponad 200 hektarów gruntów do spółki Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o. Wniesienie tychże nieruchomości aportem do ZMPG S.A. zapewniłoby postulowany przez miasto Gdańsk wzrost roli samorządu w zarządzaniu portem oraz większą reprezentację gminy w radzie nadzorczej ZMPG S.A.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
174	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 1	Niezrozumiały jest okres Programu tj. do roku 2020, skoro Program zostanie przyjęty w 2019 r. a co za tym idzie perspektywa realizacji celów i priorytetów Programu oraz powiązanych z nimi wskaźników realizacji.	Wydłużenie okresu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020” do roku 2025 z perspektywą do roku 2030.	Okres jest zbyt krótki dla dokumentu operacyjno- wdrożeniowego w obszarze średnio i długofalowej polityki gospodarczej Państwa. Program ma być realizacją Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (SRT) oraz Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (SOR) przy czym te dokumenty zostały przyjęte wiele lat wcześniej – SRT w 2013 r.	Uwaga nieuwzględniona. Program przygotowywany jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Dotyczy to także przyjętego zakresu czasowego. Program obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, którą realizuje. Horyzont czasowy programu będzie spójny z SOR, tj. do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).
175	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 3	Proponuje się rozszerzenie analiz, będących podstawą prognoz do 2030 r. Największe zagrożenie przy braku rzetelnych analiz dotyczy nieracjonalnego wydatkowania środków publicznych, dublowania inwestycji itp.	Proponuje się rozszerzenie analiz, będących podstawą prognoz do 2030 r.	'Perspektywom " do 2020 roku poświęcono 13 stron, tym do roku 2030 pół strony i w opracowaniu nie pada żadna liczba. Bez niezwykle rzetelnego opracowania tego punktu nie można mówić o opracowaniu wskazującym kierunki rozwoju portów polskich w perspektywie do 2030 roku i program bez takiego podejścia jak wcześniej /do 2020 roku/nie powinien być przyjmowany. Inwestycje portowe są niezwykle kapitałochłonne i wymagają zaangażowania kapitału państwowego, samorządowego, miejskiego, Zarządów Portów, kolej, GDDKiA oraz kapitału prywatnego co podkreślono w dalszej części opracowania, wcześniej opisując cel	Uwaga nieuwzględniona. W dokumencie wiele miejsca poświęcono analizie funkcjonowania polskich portów morskich, stanowiącej punkt wyjścia do planowania ich dalszego rozwoju, także w ramach przygotowanych scenariuszy. W dokumencie zawarte zostały odniesienia zarówno do roku 2020, jak i perspektywy do roku 2030. W ocenie MGMT program spełnia wymagania dla tego

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
					główny, cele szczegółowe i priorytety. Bez rzetelnej analizy obrotów ładunkowych nie da się zaplanować niezbędnych inwestycji portowych.	typu dokumentu, a jego zakres czasowy będzie spójny z SOR, tj. do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).
176	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 4	Należałoby uzupełnić program o nawiązanie do dokument w zakresie TEN-T. Transeuropejska Sieć Transportowa – TEN-T jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych, w tym portowych.	Uzupełnienie rozdziału „POWIĄZANIE PROGRAMU Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI” o powiązanie z Planami prac dla korytarzy sieci bazowej TENT- T.	Plany prac dla korytarzy sieci bazowej TENT-T, które opracowują, zgodnie z art. 47 rozporządzenia 1315/2013 koordynatorzy europejscy determinują kierunki rozwoju sieci transportowych na poziomie europejskim. W marcu 2018 r. Minister Infrastruktury zaakceptował III Plan Pracy dla korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk – Adriatyk, a w kwietniu dla korytarza Morze Północne – Bałtyk. Oba dokumenty zostały oficjalnie opublikowane podczas TEN- T Days w Lublanie (25-27 kwietnia 2018 r.).	Uwaga uwzględniona. Dokonano uzupełnienia zapisów, zgodnie z proponowaną zmianą. W sekcji dotyczącej powiązań programu z innymi dokumentami odniesiono się do planu prac dla korytarza sieci bazowej TEN-T „Bałtyk-Adriatyk”.
177	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 12, „Gospodarka gruntami w największych polskich portach morskich jest jednym z głównych obszarów działalności podmiotów (...)”	Proponuje się rozwinąć przedstawiony problem zarządzania terenami portowymi związany z niejednorodną strukturą własności gruntów.	Gospodarka gruntami w największych polskich portach morskich jest jednym z głównych obszarów działalności podmiotów zarządzających tymi portami. Podmioty te nie są jednak jedynymi gestorami terenów portowych w granicach administracyjnych poszczególnych portów (Tabela 1), co nie ułatwia im pełnienia roli gospodarza tych terenów. Dlatego szczególnie istotne jest tworzenie dokumentów strategicznych dla obszarów portowych z uwzględnieniem szerokich konsultacji z pozostałymi właścicielami gruntów.	Dostrzega się potrzebę opracowywania wspólnej wizji rozwoju obszarów portowych z uwzględnieniem podmiotów będących we władaniu gruntów w granicach administracyjnych portów. Współpraca na poziomie tworzenia dokumentów strategicznych, polegająca na wspólnym określeniu obszarów rozwojowych, przyszłych funkcji, powiązaniu ze sposobem realizacji poszczególnych inwestycji pozwoli na spójny i zrównoważony rozwój tych terenów.	Uwaga uwzględniona częściowo. W omawianym fragmencie programu dodano zapis informujący o tym, że <i>złożona struktura własności terenów portowych utrudnia, a momentami nawet uniemożliwia prowadzenie spójnej polityki rozwoju portów morskich.</i> Należy pamiętać, że jest to sekcja w ramach diagnozy aktualnej sytuacji w zakresie realizacji działalności gospodarczej polskich portów morskich – a więcej zapisów

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						dotyczących przedmiotowej kwestii znajduje się m.in. w proponowanych działaniach.
178	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 14	„umożliwienie podmiotom zarządzającym infrastrukturą portową pozyskania terenów rozwojowych na polskim zapleczu gospodarczym, w celu integracji portu z zapleczem” - poruszona kwestia wymaga doprecyzowania.	Należy doprecyzować sposób pozyskiwania nowych terenów rozwojowych przez zarządy portów w tym ustalić procedurę ustalania z samorządami planów rozwojowych portów pod kątem terenów koniecznych w tym celu do pozyskania.	Użyte sformułowanie jest niejasne i budzi wątpliwości.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W programie nigdzie nie wskazuje się, że rozwój portów ma być ważniejszy od inwestycji gminnych na terenach znajdujących się w granicach portów.</p> <p>Należy podkreślić, że wskazane w sekcji 4.2.2. - <i>stworzenie prawnych możliwości realizacji przez podmioty zarządzające polskimi portami morskimi inwestycji infrastrukturalnych w postaci lądowych terminali przeładunkowych na zapleczu;</i></p> <p>- nie sprowadza się do przejmowania przez zarządzających portami nieruchomości należących do gmin oraz podmiotów prywatnych.</p> <p>Zgodnie z brzmieniem punktu, działanie będzie polegać na stworzeniu prawnych możliwości inwestowania przez zarządy portów w terminale lądowe na zapleczu polskich portów</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
						<p>morskich.</p> <p>W żadnym wypadku nie chodzi o stworzenie narzędzia do wyłączenia gmin czy przedsiębiorców.</p> <p>Działania, o których mowa w programie mają być prowadzone zgodnie z przepisami, także z zakresu ochrony konkurencji i pomocy publicznej.</p>
179	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarcze go Sp. z o.o.	STRONA 18	<p>Proponuje się uzupełnienie zdania:</p> <p>„Szans należy upatrywać także w finalizacji rozpoczętych inwestycji drogowych oraz kontynuacji w perspektywie 2014-2020 budowy zaplanowanej sieci dróg krajowych (ekspresowych i autostrad), wchodzących w skład ciągów komunikacyjnych Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), w tym w szczególności takich, jak autostrada A1 oraz droga ekspresowa S3¹⁸.”</p>	<p>„Szans należy upatrywać także w finalizacji rozpoczętych inwestycji drogowych oraz kontynuacji w perspektywie 2014-2020 budowy zaplanowanej sieci dróg krajowych (ekspresowych i autostrad), wchodzących w skład ciągów komunikacyjnych Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), w tym w szczególności takich, jak autostrada A1 oraz droga ekspresowa S3¹⁸, a także połączeń tzw. ostatniej mili na styku portów z ich bezpośrednim zapleczem.”</p>	<p>Zdanie po uzupełnieniu, trafniej koresponduje z opracowaną analizą SWOT.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Dokonano uzupełnienia zapisu, zgodnie z przekazaną propozycją zmiany.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
180	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 21 „Doświadczenia portów Europy Zachodniej (...)”	<p>Proponuje się rozwinąć i podkreślić znaczenie poruszonego wątku w całym dokumencie.</p> <p>Doświadczenia portów Europy Zachodniej pokazują również, iż dalszy dynamiczny rozwój polskich portów morskich jest niemożliwy bez zaistnienia realnej współpracy miejsko-portowej rozumianej jako ścisłe współdziałanie miasta i portu m.in. na płaszczyźnie pozyskiwania inwestorów, harmonijnego rozwoju przestrzeni portowej w ramach przestrzeni miasta, czy integracji inwestycji infrastrukturalnych na styku miasto-port oraz przygotowania kluczowych dokumentów planistycznych.</p>	<p>Proponuje się rozwinąć i podkreślić istotność ścisłej współpracy miasta i portu jako kluczowego czynnika sukcesu w zakresie planowania i zagospodarowania terenów portowych i okołoportowych.</p> <p>Jednocześnie diagnozuje się potrzebę uporządkowania zasad opodatkowania podatkiem od nieruchomości wszystkich podmiotów funkcjonujących na obszarze portu włącznie z podmiotami zarządzającymi portami oraz operatorami terminali.</p> <p>Zwolnienia powinny obejmować jedynie portową infrastrukturę techniczną, której funkcjonowanie ma charakter stricte kosztowy/niekomercyjny.</p>	Działania konieczne do osiągnięcia przez porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej statusu portów V generacji.	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W dokumencie poświęcono już dużo miejsca opisaniu wzajemnych zależności pomiędzy miastem i portem. W programie wskazuje się m.in., że <i>Bez wątplenia prawidłowe funkcjonowanie i rozwój portów morskich przekłada się na dobrą kondycję miast portowych, ich konkurencyjność i potencjał.</i></p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
181	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 23, Charakterystyka podstawowych parametrów portów	Proponuje się rozwinąć problem deficytu przygotowanej powierzchni składowej.	Port w Gdańsku posiada deficyt przygotowanej powierzchni składowej. Wspomniane 100 ha odkrytej powierzchni składowej po samych nabrzeżach nie spełnia w dużej mierze standardów do składowania i wymaga znaczących nakładów z uwagi na bardzo trudne warunki gruntowe oraz brak infrastruktury drogowej i towarzyszącej. Z drugiej strony uzyskanie zwrotu z inwestycji w akceptowalnym okresie czasu jest bardzo trudne z uwagi na stosunek kosztów realizacji inwestycji oraz stawek dzierżawnych za powierzchnię składową akceptowanych przed podmiotu z branży portowej. Rozwój tego typu niezbędnych powierzchni wymaga wsparcia ze strony sektora publicznego, w tym w ramach funduszy UE.	Działania konieczne do osiągnięcia przez porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej statusu portów V generacji.	Przedmiotowy fragment dokumentu ma na celu uwidocznienie różnic występujących pomiędzy analizowanymi portami. Nie do końca znajduje się uzasadnienie do wprowadzania informacji o deficycie powierzchni składowej w Porcie Gdańsk. Warto zaznaczyć, że plany rozwojowe tego portu obejmują także inwestycje w tym zakresie.
182	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 79, Priorytet 2	Proponuje się przeformułować nazwę Priorytetu 2: „Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu”	„Integracja portów z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych oraz z otoczeniem poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portów morskich od strony lądu”	Potrzeba rozszerzenia zakresu integracji.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowany zapis odnosi się do integracji różnych podmiotów, tj. z jednej strony portu morskiego, a z drugiej innych uczestników obrotu portowo- morskiego. Podmioty te występują w otoczeniu portu i nie ma podstawy do wyjaśnienia tego w tytule priorytetu.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
183	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 82,	Zdanie „Należy podejmować również działania nakierowane na przygotowanie oferty związanej z realizacją funkcji dystrybucyjno-logistycznej portów morskich oraz funkcjonowaniem terminali przemysłowo- przeładunkowo-dystrybucyjnych.” wymaga rozwinięcia oraz skonkretyzowania niezbędnych działań.	Jednymi z propozycji działań mogłoby być zmiany regulacji w zakresie zachęt inwestycyjnych, w tym podatkowych.	Działania konieczne do osiągnięcia przez porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej statusu portów V generacji.	Uwaga uwzględniona. <i>W sekcji 4.2.2. Zadania organizacyjno- legislacyjne wskazano na tworzenie atrakcyjnego klimatu inwestycyjnego w portach.</i>
184	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 83, Priorytet 2	Proponuje się rozszerzenie opisu Priorytetu 2 o opracowanie przykładowych narzędzi mających na celu wspomniane nadrobienie zaległości i przejście największych polskich portów morskich z etapu portów III generacji do etapu portów IV i V generacji.	Należy opracować narzędzia, które przyczynią się do zwiększenia dynamiki rozwoju nowych funkcji przemysłowych w granicach administracyjnych portu, z uwzględnieniem działań rekompensujących negatywne aspekty tego rozwój rozumiane jako uciążliwości wynikające z funkcjonowania portu dla najbliższego otoczenia, w tym mieszkańców. Konieczne jest opracowanie mechanizmu umożliwiającego wygenerowanie środków finansowych w postaci programu lub dedykowanego funduszu, za pomocą którego mogłyby być wspierane zadania inwestycyjne ukierunkowane na poprawę dostępu do portów, a także inne zadania minimalizujące negatywny wpływ portów na otoczenie, szczególnie na styku obszar mieszkaniowy/rekreacyjny – port. Dodatkowo fundusz mógłby wspierać działania związane z rozwojem stref przemysłowych w otoczeniu portu	W diagnozie aktualnej sytuacji portów trzeba zwrócić uwagę na bardzo ograniczony rozwój nowych funkcji przemysłowych w granicach administracyjnych portów i najbliższym otoczeniu. Zdecydowana większość zakładów przemysłowych w tym stoczni powstała w okresie PRL. Nieco lepiej wygląda sytuacja w przypadku obiektów dystrybucyjno-logistycznych jednak dużo gorzej niż w przypadku portów Europy Zachodniej. To wszystko powoduje, że największe polskie porty odgrywają dużo mniejsze znaczenie jako ośrodki rozwoju gospodarczego aglomeracji i regionów, w których są zlokalizowane i w tym zakresie wciąż bliżej im do portów I i II generacji wg UNCTAD. Analiza SWOT trafnie to diagnozuje (strony 19 i 20 Programu). W diagnozie zwrócono uwagę, że jak pokazują doświadczenia portów Europy Zachodniej, iż dynamiczny rozwój portów liczony	Uwaga uwzględniona. W rozdziale dotyczącym finansowania programu zawarto dokładne informacje na temat przygotowywanego w MGMIŻŚ specjalnego instrumentu finansowego dla podmiotów branży gospodarki morskiej, także portów morskich.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				w celu osiągnięcia statusu portu V generacji.	wzrostem przeładunków poprzez powstawanie zakładów przemysłu portowego nie jest możliwa (strony 21 i 23 Programu) bez bliskiej współpracy miejsko-portowej. Niestety cały Program i model funkcjonowania największych portów w Polsce nie posiadają narzędzi, które powinny wzmocnić tę współpracę, aby samorzady widziały w niej realne korzyści ekonomiczno-społeczne jak w przypadku portów krajów Beneluxu, czy niemieckich. Aktualnie polskie miasta i regiony na terenie których są zlokalizowane duże porty, a przede wszystkim mieszkańcy, takich korzyści nie widzą.	
185	Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Sp. z o.o.	STRONA 104, Finansowanie programu	Proponuje się konieczność wskazania źródeł finansowania inwestycji w zakresie poprawy dostępu do portów od strony lądu, które miałyby być realizowane przez gminy, które dysponują ograniczonym budżetem.	Proponuje się jak powyżej utworzenie dedykowanego funduszu służącego pokryciu przynajmniej częściowo kosztów związanych z realizacją inwestycji w zakresie poprawy dostępu do portów od strony lądu zarówno przez podmioty zarządzające portami jak i samorzady.	Jak wyżej.	Uwaga uwzględniona. Dokonano uzupełnienia zapisów o informacje na temat Funduszu Dróg Samorządowych (tj. instrumentu wsparcia w zakresie wiodącej właściwości Ministra Infrastruktury).

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
186	Związek Miast i Gmin Morskich	Uwaga ogólna	<p>Powyższe opracowanie rzetelnie opisuje portową rzeczywistość w portach polskich i dobrze dobranych portach konkurencyjnych. Biorąc pod uwagę fakt, iż opracowanie powstało w 2017 czy 2018 roku nie jest trudno przewidzieć jakie inwestycje zostaną zrealizowane do 2020 roku i jak będą wyglądały obroty portowe. W obu przypadkach można mieć niemal 100% pewności co do trafności 'przewidywań' (choć np. w tabeli 5 podano ograniczenie dla statków w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku do 350m, a zawijają kontenerowce o większych długościach).</p> <p>Obrotom ładunkowym do roku 2020 poświęcono ponad 13 stron, podając rzetelnie opracowane dane liczbowe. Widać z nich, iż w poprzednich latach podejmowano trafne decyzje inwestycyjne co skutkowało zmniejszaniem stopnia dekapitalizacji (raport NIK) infrastruktury portowej i skutecznym odpowiadaniem na potrzeby rynku, a finalnie większymi obrotami ładunkowymi i zwiększającym się udziałem portów polskich w rynku południowego Bałtyku.</p>			<p>Uwaga przyjęta do wiadomości, o charakterze ogólnym.</p> <p>Dane w tabeli dotyczącej charakterystyki porównawczej głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku zostały zaktualizowane.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
187	Związek Miast i Gmin Morskich	Uwaga ogólna	Za absolutnie chybiony pomysł uważamy myślenie o 1% dla pracowników. Z punktu finansowego (nie ma dywidendy) to nic nie da ludziom, jedynie nie spełnione oczekiwania. Jeśli coś proponować to 33 - 33 - 34 %.			Uwaga o charakterze ogólnym, przyjęta do wiadomości. W ocenie MGMIŻŚ bezprzedmiotowa w stosunku do projektu programu.
188	Związek Miast i Gmin Morskich	Uwaga ogólna	Myśląc o skutecznym konkuroowaniu, bo przecież mamy wyłącznie zaplecze sporne niezwykle istotny jest pkt. 3.2 'Perspektywy rozwoju obrotów ładunkowych i ruchu pasażerskiego do roku 2030'. 'Perspektywom " do 2020 roku poświęcono 13 stron, tym do roku 2030 ... pół strony i w opracowaniu nie pada żadna liczba. Bez niezwykle rzetelnego opracowania tego punktu nie można mówić o opracowaniu wskazującym kierunki rozwoju portów polskich w perspektywie do 2030 roku i program bez takiego podejścia jak wcześniej (do 2020 roku) nie powinien być przyjmowany. Inwestycje portowe są niezwykle kapitałochłonne i wymagają zaangażowania kapitału państwowego, samorządowego, miejskiego, Zarządów Portów, kolei, GDDKiA oraz kapitału prywatnego co podkreślono w			Uwaga o charakterze ogólnym, przyjęta do wiadomości. Program przygotowany jest w zgodzie z obowiązującymi przepisami. Dotyczy to także przyjętego zakresu czasowego. Program obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, którą realizuje. Horyzont czasowy programu będzie spójny z SOR, tj. do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Określone w programie kierunki rozwoju, priorytety, cele – odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i mniej rozwiniętych.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTiŻ
			<p>dalszej części opracowania, wcześniej opisując cel główny, cele szczegółowe i priorytety.</p> <p>Bez rzetelnej analizy obrotów ładunkowych nie da się zaplanować niezbędnych inwestycji portowych. Nierealne wydaje się racjonalne planowanie budowy Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i Terminala Kontenerowego w Świnoujściu.</p> <p>Każda z tych inwestycji wymienianych jako niejako 'sztandarowe' wymaga zaangażowania miliardów złotych z pieniędzy publicznych, kapitał prywatny będzie tu tylko dodatkiem. W tym aspekcie ciekawie brzmią dane zaprezentowane w tabeli 26 pokazujące iż potencjał portów polskich będzie wykorzystywany w 2020 roku w 45%.</p> <p>Oczywiście ten wskaźnik nie mówi wszystkiego, bo w różnych grupach ładunkowych może on wyglądać bardzo różnie, ale właśnie rzetelna analiza pokaże jak wyglądają poszczególne grupy ładunkowe.</p> <p>Największe zagrożenie przy braku rzetelnych analiz dotyczy nieracjonalnego wydatkowania środków publicznych,</p>			<p>Pełna realizacja założeń Programu wymagać będzie zaangażowania wielu różnych interesariuszy portów morskich.</p> <p>Program będzie kierunkować złożony proces rozwoju polskich portów morskich. Ma relatywnie wysoki poziom ogólności i nie zawiera enumeratywnie wymienionych wszystkich konkretnych przedsięwzięć na ich rzecz.</p> <p>W dokumencie wiele miejsca poświęcono analizie funkcjonowania polskich portów morskich, stanowiącej punkt wyjścia do planowania ich dalszego rozwoju, także w ramach przygotowanych scenariuszy.</p> <p>W dokumencie zawarte zostały odniesienia zarówno do roku 2020, jak i perspektywy do roku 2030.</p> <p>W ocenie MGMTiŻ program spełnia wymagania dla tego typu dokumentu, i będzie spójny z SOR.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
			dublowania inwestycji itp.			
189	Wydział Polityki Gospodarczej Urzędu Miejskiego w Gdańsku Uwaga zgłoszona przez ZMiGM	WPROWADZENI E, STRONA 3, AKAPIT 2	Skuteczna realizacja programu wymaga częściowego usamorządowania spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin – Świnoujście). Struktura własnościowa tych spółek docelowo powinna kształtować się następująco : Skarb Państwa 33 % akcji, Samorząd Województwa 33 % akcji, Miasto 33 % akcji, Pracownicy 1 % akcji Taki model może zostać osiągnięty poprzez nieodpłatne przekazanie odpowiednich pakietów akcji samorządom (wojewódzkiemu i gminnemu)	Treść uwagi (tekst obok) należy umieścić we wprowadzeniu (strona 3) po akapicie 2.	Proponowany model własnościowy spółek zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki byłby korzystny nie tylko dla rozwoju portów, ale i miast portowych, a także regionów nadmorskich. Sprzyjałby też efektywnej współpracy pomiędzy rządem i samorządami.	Uwaga nieuwzględniona. Nie znajduje się uzasadnienia do dokonywania zmian w zakresie modelu funkcjonowania i zarządzania polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, z uwzględnieniem struktury właścicielskiej, czy wykonywania praw w organach spółek zarządzających.
190	ZPM Darłowo Sp. z o.o. Uwaga zgłoszona przez ZMiGM	Punkt 2.2.1 Analiza zasobów terenowych, portowej infrastruktury oraz realizowanych funkcji gospodarczych Tabela 8 Porty Morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki morskiej (str. 54):	b – funkcja przemysłowa: w Porcie Morskim Darłowo produkuje się oraz naprawia sprzęt połowowy przez przedsiębiorstwo Baltic Nat Sp. z o.o.. Ponadto przedsiębiorstwo Agro Port Sp. z o.o. prócz funkcji przeładunkowej mieli i produkuje materiały budowlane w postaci zmielonego gruzu oraz innych towarów zaopatrując okoliczne inwestycje drogowe oraz wymagające prac ziemnych. Trwają ciągle prace	wnosimy o dopisanie w kolumnie "inne" przedstawionych obok funkcji	Zauważamy pominięcie Portu Darłowo jako portu regionalnego szczególnie istotnego dla gospodarki morskiej. Jest to port, który warunkami żeglugowymi nie ustępuje sąsiadującym z nim portami w Kołobrzegu i Ustce (długość nabrzeży, głębokość toru wodnego). Z opisanych w Programie portów posiada największą rezerwę terenów portowych oraz dobrze rozwinięty wewnętrzny i zewnętrzny system komunikacyjny. Dużym plusem jest także bliskość drogi krajowej nr 6 i lotnisko w bazie ratownictwa morskiego Marynarki Wojennej. Dynamika rozwoju pełnionych funkcji	Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli. Projekt odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego. Nie sposób zgodzić się z sugestią, że w Programie marginalizuje się Port Darłowo.

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			<p>nad uruchomieniem produkcji nawozów przez przedsiębiorstwo Agro Trade Sp. z o.o..</p> <p>c – funkcja handlowa: od 2018 roku została uruchomiona portowa stacja paliw prowadzona przez Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o., w której jednostki pływające posiadające odpowiednie dokumenty mogą zaopatrzyć się paliwo żeglugowe oraz benzynę przez jednostki sportowo – rekreacyjne.</p> <p>f – funkcja przemysłowa (stocznia, przetwórstwo rybne):</p> <p>W Porcie Morskim Darłowo znajduje się stocznia, której właścicielem jest Stocznia Darłowo M&W Sp. z o.o., w której remontuje się jednostki rybackie, mniejsze jednostki pasażerskie, jednostki off shore oraz inne. Ponadto przedsiębiorstwo Barkas Sp. z o.o. dokonuje również na wodzie remontów jednostek wraz z układami napędowymi. Ponadto na terenie Portu Morskiego Darłowo swoją siedzibę i zakłady produkcyjne przetwórstwa rybnego posiadają Port – Fish Sp. z o.o., Pirs Sp. z o.o..</p>		<p>gospodarczych (brak pełnego opisu w Programie rozwoju...) predysponuje port w Darłowie do miana portu regionalnego - szczególnie istotnego dla gospodarki morskiej.</p>	<p>Port Darłowo wskazany został w programie jako port regionalny szczególnie istotny dla systemu transportowego kraju.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
191	ZPM Darłowo Sp. z o.o. Uwaga zgłoszona przez ZMiGM	Punkt 2.2.3 Porty regionalne szczególnie istotne dla systemu transportowego kraju	<p>W punkcie 2.2.1 Analiza zasobów terenowych, portowej infrastruktury oraz realizowanych funkcji gospodarczych ujęto port w Darłowie, jako port regionalny. Natomiast w punkcie 2.2.3 konsultowanego dokumentu nie wymienia się Portu Morskiego w Darłowie, jako portu regionalnego, co powoduje brak spójności samego dokumentu.</p> <p>Wnosimy o wpisanie w punkcie 2.2.3 Portu Morskiego Darłowo, jako portu regionalnego równocześnie wnosząc sprzeciw wobec marginalizacji znaczenia Portu Morskiego w Darłowie. Polityka rozwoju regionalnego Unii Europejskiej ma na celu wzmocnienie spójności ekonomicznej i społecznej Wspólnoty. Wspiera ją skoordynowana ściśle polityka strukturalna oraz strategia zrównoważonego rozwoju transportu.</p> <p>W strategii tej małe porty mogą spełniać rolę aktywizacji gospodarki regionów nadmorskich. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego w strefie nadmorskiej intensywnego selektywnego rozwoju</p>		<p>Misją Zarządu Portu Morskiego Darłowo Sp. z o.o. dla Portu Morskiego Darłowo jest stworzenie wielofunkcyjnego portu morskiego stanowiącego ponadregionalny ośrodek obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego na środkowym wybrzeżu Bałtyku. W ciągu 10 lat (2008 – 2017) w Porcie Morskim Darłowo dokonano ponad 1 mln ton przeładunków towarów masowych a w obecnym roku dokonano już ponad 200 tysięcy ton przeładunków towarów. Od 2013 roku regularnie nasz port odwiedza ponad 500 jednostek sportowo – rekreacyjnych pod banderami całego świata. Przyczyniły się do tego skorelowane z Miastem Darłowo inwestycje w infrastrukturę turystyczną, w postaci budowy mariny oraz poprawę dostępności do portu od strony lądu poprzez rozbudowę sieci dróg transportowych wewnątrz miasta stanowiących połączenie z ciągiem dróg krajowych (DK 37, DK 6) oraz wojewódzkich (Nr 203, 205), które również zostały zmodernizowane lub są w trakcie przebudowy. Jako jedyny port środkowego wybrzeża Port Morski Darłowo posiada w swoich granicach ponad 50 ha terenów niezabudowanych, które mogą zostać przeznaczone na budowę nowej infrastruktury portowej poprawiającej funkcję przeładunkowo - przemysłową oraz turystyczną. W 2015 roku na terenach znajdujących się w granicach</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Port Darłowo ujęty został jako jeden z portów regionalnych szczególnie istotnych dla systemu transportowego kraju.</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
			<p>przewidziano jako jedną z pierwszych funkcji gospodarkę morską. W wyznaczonym obszarze funkcjonalnym określonym symbolem ID Podstrefa – Darłowski Pas Nadmorski przyjęto założenie, że obszar ten będzie podstrefą intensywnego rozwoju funkcji turystycznej oraz rolnictwa i przetwórstwa.</p> <p>Rolę Darłowa w tym obszarze definiuje się, jako strefę wielofunkcyjnego rozwoju miasta z dominującą funkcją gospodarki morskiej i turystyki oraz ponadregionalnego ośrodka obsługi dużych ośrodków gospodarczych, tj. Koszalina i Słupska. Takie położenie predysponuje Port Morski Darłowo do przejęcia roli wiodącego centrum obsługi ruchu towarowego jak i turystycznego, jako wielofunkcyjnego portu morskiego, który posiada doskonałe połączenie drogowe ze wskazanymi ośrodkami gospodarczymi.</p>		<p>administracyjnych Portu Morskiego Darłowo utworzono Podstrefę Darłowo – Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, w której skład wchodzi ponad 18 hektarów, w celu zachęcenia potencjalnych inwestorów.</p> <p>Miasto Darłowo posiada również gotowe plany rozbudowy i modernizacji istniejącej infrastruktury portowej, jednakże duża kapitałochłonność inwestycji stanowi poważną przeszkodę, w jej realizacji i bez wsparcia środków z budżetu państwa jest niemożliwe jej przeprowadzenie.</p>	
192	<p>ZPM Darłowo Sp. z o.o.</p> <p>Uwaga zgłoszona przez ZMiGM</p>	Załącznik nr 2 Plan finansowy programu	Uważamy, iż w przedstawionej tabeli powinny znaleźć się również inwestycje Urzędu Morskiego w Słupsku, które powinny zawierać planowane inwestycje w	Wnosimy o wpisanie w zakres inwestycji w Porcie Morskim Darłowo przebudowy wejścia do portu (gdyż stan techniczny falochronów z roku na rok ulega znacznemu pogorszeniu), co zwiększy zakres parametrów jednostek pływających mogących wejść do portu		<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Program będzie kompleksowo odnosić się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, kierując ten złożony i</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			porcie Ustka (bez takiego zapisu inwestycja stoi pod znakiem zapytania a jej przeprowadzenie dotychczas to wyłącznie teoria i obietnice) oraz w portach pod jurysdykcją Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku.	oraz poprawi dostępność portu od strony wody wraz z inwestycjami rozbudowy oraz modernizacji portu handlowego z wykorzystaniem środków z budżetu państwa.		wymagający proces, i jednocześnie wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania. Warto w tym miejscu podkreślić, że planuje się opracowanie programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza. Dokument ten zostałby wypracowany m.in. w oparciu o potrzeby inwestycyjne zgłaszane przez urzędy morskie. Oznacza to, że wnioskowane inwestycje dotyczące infrastruktury dostępowej od strony morza do Portu Darłowo mogłyby się w nim znaleźć – a nie bezpośrednio w konsultowanym Programie.
193	Gmina Jastarnia Uwaga zgłoszona przez ZMiGM	Pkt 6 (str.98 - 103)	Zgodnie z zapisem na str. 98 „Ze środków budżetu państwa, w ramach w części budżetowej 21 - Gospodarka morska, finansowane będą głównie budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony	Postulujemy aby umożliwić portom niedochodowym, uzyskanie wparcia z Budżetu Państwa w zakresie wydatków na infrastrukturę.		Uwaga uwzględniona. Dokonano uzupełnienia zapisów o informacje na temat Morskiego Funduszu Rozwoju, tj. instrumentu finansowego dla podmiotów gospodarki morskiej, w tym

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
			<p>morza oraz inwestycje w infrastrukturę portową w portach niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniach morskich, gdzie nie powołano podmiotów zarządzających.”</p> <p>Z kolei na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich, porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, mają możliwość fakultatywnego dofinansowywania z budżetu państwa.</p> <p>Małe porty, zgodnie ze strategią mają taką możliwość tylko wtedy, gdy nie powołano dla nich podmiotu zarządzającego. Gmina Jastarnia nie zdecydowała się na powołanie podmiotu zarządzającego portem, z uwagi na koszty jego utrzymania, które, póki co, przewyższają przychody. Powołaliśmy jednostkę budżetową, która zarządza jedynie częścią terenów portowych będących we władaniu Gminy.</p>			<p>portów morskich. Program ma w dużej mierze charakter kierunkowy i nie zawiera enumeratywnie wymienionych wszystkich konkretnych przedsięwzięć na rzecz rozwoju polskich portów morskich.</p> <p>Warto w tym miejscu podkreślić, że planuje się opracowanie programu wieloletniego w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) – w zakresie infrastruktury dostępowej od strony morza.</p> <p>Dokument zostałby wypracowany m.in. w oparciu o potrzeby inwestycyjne zgłaszane przez urzędy morskie. Oznacza to, że wnioskowane inwestycje dotyczące infrastruktury dostępowej od strony morza do Portu Jastarnia mogłyby się w nim znaleźć – a nie bezpośrednio w konsultowanym Programie.</p>
194	Łeba		Pominięcie portów morskich	W dokumencie sformułowano cele,		Uwaga o charakterze

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMTIŻ
	Uwaga zgłoszona przez ZMiGM		niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Brak odrębnego dokumentu dotyczącego planów rozwoju tzw. „małych portów”.	<p>priorytety i zadania związane z dalszym rozwojem polskich portów morskich ale tylko tych o podstawowym znaczeniu dla gospodarki.</p> <p>Stosunkowo niewielka część opracowania (analiza zasobów, analiza SWOT) dotyczy portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.</p> <p>W pkt 2.2.1 opracowania mówi się wprost, że w przypadku portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej opracowany zostanie "w ścisłej współpracy z komunalnymi podmiotami zarządzającymi portami oraz samorządami – odrębny dokument poświęcony problematyce ich rozwoju, uwzględniający specyficzne uwarunkowania ich funkcjonowania".</p> <p>Możemy mieć tylko nadzieję, że taki dokument faktycznie zostanie opracowany. Biorąc pod uwagę różnorodną specyfikę tych portów i niezbędny czas na opracowanie takiego planu (nie wiemy czy i na jakim etapie znajduje się to opracowanie) mamy wątpliwość czy udałoby się wykonać opracowanie na identyczny horyzont czasowy jak opracowanie przedkładane nam do zaopiniowania (do roku 2020). Taki wymóg wynika z art. 16 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1307 z późn. zmianami) stanowiącego, że</p>		<p>ogólnym, przyjęta do wiadomości, nie uwzględniona.</p> <p>Projekt odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego. Określone w programie kierunki rozwoju odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i mniej rozwiniętych.</p> <p>Mając na uwadze różnice w zakresie kompetencji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej względem portów niemających – w rozumieniu ustawy o portach i przystaniach morskich – podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystani morskich, opracowany zostanie – w ścisłej współpracy z komunalnymi podmiotami zarządzającymi portami oraz samorządami –</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
				program obejmuje okres niewykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju lub strategii rozwoju. Praktycznie mogłoby się okazać, że do daty granicznej 2020 r. plan dla małych portów obejmowałby wyłącznie zadania realizowane lub już zrealizowane a nie zadania planowane a więc byłby to nie "Plan" a raczej "Raport" z działań podejmowanych do roku 2020 przez zarządców portów.		odrębny dokument poświęcony problematyce ich rozwoju, uwzględniający specyficzne uwarunkowania ich funkcjonowania. Będzie to dokument dedykowany problematyce rozwoju mniejszych portów morskich, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego.
195	Trzebiatów Uwaga zgłoszona przez ZMiGM		Pominięcie portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Brak odrębnego dokumentu dotyczącego planów rozwoju tzw. „małych portów”.	Zarząd Portu Morskiego Mrzeżyno po przeanalizowaniu zapisów w/w projektu pragnie zauważyć, że: 1. Analiza SWOT dla portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej uwzględnia mocne i słabe strony oraz w większości prawidłowo ocenia szanse i zagrożenia. 2. Dokument, przykro to stwierdzić, nie wnosi nic nowego w zakresie planowania i rozwoju portów lokalnych wspomina tylko o konieczności stworzenia odrębnego dokumentu poświęconego problematyce ich funkcjonowania. Brakuje w nim chociażby analizy potrzeb w zakresie dostępności do portów od strony morza i lądu w celu		Uwaga 1: - przyjęta do wiadomości. Uwaga 2: - uwaga o charakterze ogólnym, przyjęta do wiadomości. Projekt niniejszego programu odnosi się do wszystkich portów morskich w Polsce, które stanowią ważne ogniwa rozwoju społeczno- gospodarczego. Określone w programie kierunki rozwoju, priorytety, cele – odnoszą się do wszystkich polskich portów morskich, zarówno tych większych, jak i mniejszych, zarówno tych bardziej, jak i

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMIŻŚ
				<p>wykorzystania istniejącej już infrastruktury portowej o dużo lepszych parametrach technicznych niż infrastruktura dostępowa do portów.</p> <p>3. Dokument nie wskazuje również ewentualnych źródeł finansowania poprawy dostępności do tych portów.</p> <p>4. W zagrożeniach analizy SWOT powinien pojawić się zapis: Zbyt długie i skomplikowane procedury uzgadniania planów zagospodarowania terenów przeznaczonych na realizację inwestycji portowych oraz nie uznawanie inwestycji realizowanych przez zarządy portów jako inwestycji celu publicznego – hamulcem rozwoju portów.</p>		<p>mniej rozwiniętych. Dokładne plany i scenariusze rozwoju mniejszych struktur portowych i przystaniowych znajdują się w dokumencie dedykowanym portom niemającym podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniom morskim. Dokument ten jest w fazie przygotowywania w MGMIŻŚ.</p> <p>Uwaga 3: - nie uwzględniona Jeden z rozdziałów programu poświęcony został kwestii finansowania.</p> <p>Uwaga 4: uwaga częściowo uwzględniona W sekcji 4.2.2. <i>Zadania organizacyjno- legislacyjne wskazano na tworzenie atrakcyjnego klimatu inwestycyjnego w portach.</i> Zapisu tego wcześniej nie było w treści dokumentu. Ponadto, w programie postuluje się m.in. zwiększenie roli podmiotów zarządzających portami morskimi w zakresie gospodarki nieruchomościami w portach i kształtowania ładu</p>

Lp.	ZGŁASZAJĄCY UWAGĘ	FRAGMENT DOKUMENTU (SEKCJA, STRONA, AKAPIT)	TREŚĆ UWAGI	PROPOZYCJA ZMIANY	UZASADNIENIE ZMIANY	STANOWISKO MGMT
						przestrzennego, a także uznanie inwestycji w portach morskich za inwestycje celu publicznego (analogicznie, jak dla portów lotniczych).
196	ZPM Kołobrzeg Sp. z o.o. Uwaga zgłoszona przez ZMiGM	Tabela na str. 54	W odniesieniu do Portu Kołobrzeg nie wpisano jego dodatkowych funkcji tj. stoczniowej, przetwórstwo rybne i przetwórstwo owocowo-warzywne, które są realizowane w porcie.	Wnoskujemy o dodanie w tabeli w kolumnie „pełnione funkcje gospodarcze – inne” odnośników d, j, e odnoszących się do wskazanych obok funkcji		Uwaga uwzględniona. Wprowadzono postulowane zmiany w tabeli.

Tabela 7 Uwagi i wnioski zgłoszone przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego

Lp.	Treść uwagi/wniosku do prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
Uwagi/wnioski do projektu Programu		
-	Nie zgłoszono	<i>Nie dotyczy</i>
Uwagi/wnioski do prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu		
1	<p>W „Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” pominięto oddziaływanie planowanych inwestycji na stan zachowania zabytków. W tabelach 23 i 24 Identyfikacja i charakterystyka potencjalnych oddziaływań typów zadań inwestycyjnych odpowiednio Priorytetu 1 i Priorytetu 2 (str. 120 i 122), w części dotyczącej zabytków wskazano: „Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne” zamiast „Etap budowy: zniszczenie stanowisk archeologicznych”.</p> <p>Jednocześnie w rozdziale 5.10. Dziedzictwo kulturowe, krajobraz i turystyka zostały wymienione elementy dziedzictwa kulturowego województwa pomorskiego, w tym m.in.: „stanowiska archeologiczne zlokalizowane pod powierzchnią wód Bałtyku”; wraki dawnych jednostek pływających leżące na dnie morskim”. Wynika z tego, że autorzy ww. Prognozy posiadają wiedzę o tym, że budowa Portu Centralnego w Gdańsku jest zlokalizowana w akwenie, w którym znajdują się wraki statków i pozostałości konstrukcji portowych wpisane do ewidencji zabytków archeologicznych Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Dlatego niezrozumiałe jest pominięcie tej kwestii we wspomnianych tabelach.</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Zapisy w tabelach 23 i 24 poprawiono. W wierszach odnoszących się do zabytków zamiast opisu na „Etap budowy: brak oddziaływań/pomijalne” wprowadzono zapis: „Etap budowy: zniszczenie stanowisk archeologicznych”.</p>
2	<p>Należy również podkreślić, że budowa spowodować może całkowitą utratę substancji zabytkowej, dlatego niezbędne jest uwzględnienie wykonania badań archeologicznych oraz zabezpieczenie zabytków. Równocześnie, w przypadku portów takich jak Gdynia, Kołobrzeg, Ustka czy Szczecin, posiadających podobny potencjał archeologiczny jak Gdańsk, ze względu na funkcjonowanie w nich, co najmniej od średniowiecza, centrów portowych i osadniczych, również należy wskazać na możliwość zniszczenia zabytków.</p> <p>Wobec powyższego, przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w Programie mogą mieć negatywny wpływ na stan zachowania dziedzictwa podwodnego, zwłaszcza zabytków archeologicznych. Nadmienić należy, że Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego podjęło działania mające na celu związanie Rzeczypospolitej Polskiej Konwencją UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, sporządzoną w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r. Spodziewając się, że realizacja zamierzeń określonych w Programie nastąpi w czasie, gdy ww. umowa międzynarodowa będzie częścią polskiego porządku prawnego, zasadnym będzie dostosowanie opiniowanego dokumentu do wymagań konwencyjnych. Dlatego też proponuję rozważenie zapewnienia udziału specjalistów z zakresu ochrony dziedzictwa podwodnego zarówno na etapie planowania, jak i realizacji przedsięwzięć objętych Programem, co będzie zgodne z wymogiem zawartym w załączniku do Konwencji „Zasady regulujące działania nakierowane na podwodne dziedzictwo kulturowe” (zasada 22).</p>	<p><i>Uwaga uwzględniona</i></p> <p>Odpowiednie uzupełnienia wprowadzono do rozdz. 7.5 oraz do rozdz. 9.</p> <p>W rozdz. 7.5 na str. 145 dodano akapit wskazujący na ryzyko natrafienia na podwodne obiekty zabytkowe w trakcie realizacji nowych inwestycji i konieczność uwzględnienia udziału archeologów w na etapie projektowania i realizacji inwestycji.</p> <p>W rozdz. 9 na str. 174 dodano akapit dotyczący konieczności zapewnienia nadzoru archeologicznego i archeologicznych badań ratowniczych lub zabezpieczenia zabytków w przypadku zidentyfikowanych kolizji z planowaną inwestycją.</p>

Tabela 8 Uwagi i wnioski zgłoszone przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

Lp.	Treść uwagi/wniosku do prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu	Sposób uwzględnienia uwagi/wniosku
Uwagi/wnioski do projektu Programu		
-	Nie zgłoszono	<i>Nie dotyczy</i>
Uwagi/wnioski do prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu		
1	[...] w dołączonym do projektu uchwały dokumencie „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”, przebieg linii granicy państwowej zaznaczony na rysunkach poglądowych na stronach 36-37 i 57-61 jest niezgodny z art. 3 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej. Zgodnie ze powoływanym przepisem granica państwowa na morzu przebiega w odległości 12 mil morskich od linii podstawowej, określonej w odrębnych przepisach, lub po zewnętrznej granicy red włączonych do morza terytorialnego. Na wskazanych rysunkach poglądowych przebieg granicy państwowej na morzu został ustanowiony w odległości 12 mil morskich od linii podstawowej lub od zewnętrznej granicy red włączonych do morza terytorialnego.	<i>Uwaga uwzględniona</i> Poprawiono rysunki nr 3, 4, 5, 9, 15, 16, 17, 18, 19 – zaktualizowano warstwę z granicami państwa.

6. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

W przypadku ocenianego projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko nie było prowadzone ze względu na brak oddziaływań wykraczających poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W ramach analizy możliwości występowania oddziaływania transgranicznego brano pod uwagę:

- morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną Republiki Federalnej Niemiec w obrębie Zatoki Pomorskiej;
- Zalew Szczeciński w części będącej na terytorium Republiki Federalnej Niemiec;
- wyłączną strefę ekonomiczną Królestwa Danii;
- wyłączną strefę ekonomiczną Królestwa Szwecji;
- wyłączną strefę ekonomiczną Federacji Rosyjskiej;
- Zalew Wiślany w części położonej na terytorium Federacji Rosyjskiej.

Z przeprowadzonej analizy Programu wynika, że brak jest konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jednakże zagadnienie to powinno zostać ponownie szczegółowo rozpatrzone na etapie oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć będących skutkami realizacji zapisów Programu.

Program wskazuje do realizacji przedsięwzięcia wymieniane w załączniku I do Konwencji z Espoo takie, jak: porty handlowe oraz szlaki wodne i porty śródlądowe. Należy jednak zwrócić uwagę, że działania w tym zakresie opisane w Programie będą skoncentrowane głównie na:

- rozbudowie istniejącej infrastruktury w kierunku poprawy jej przepustowości;
- przywracaniu parametrów eksploatacyjnych (rewitalizacji) i/lub modernizacjach obiektów i infrastruktury;
- dostosowywaniu do standardów europejskich, w tym norm i ograniczeń dotyczących minimalizowania wpływu na środowisko;
- realizacji zapisów strategii paneuropejskich takich jak sieć transportowa TEN-T.

Potencjalne oddziaływania transgraniczne mogłyby być wynikiem inwestycji w portach zlokalizowanych w akwenie Zatoki Szczecińskiej i Zalewie Wiślanym - porty Szczecin, Świnoujście, Police, Stepnica, Elbląg, i chodzi tu głównie o rozległe przestrzenie inwestycje, jak modernizacja (pogłębienie) toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Wskazane w programie inwestycje dla portów w Gdańsku, Gdyni, Kołobrzegu, Ustce, Darłowie oraz przewidywane inwestycje dotyczące pozostałych portów i przystani nie będą oddziaływać transgranicznie.

Przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko i decyzja środowiskowa dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m wykazała, że realizacja inwestycji nie spowoduje oddziaływań transgranicznych (na terytorium Republiki Federalnej Niemiec). Analizowano potencjalne oddziaływania o charakterze transgranicznym w następującym zakresie:

- wpływu pogłębienia toru wodnego w cieśninie Świny na zasięg rozchodzenia się w Zalewie Szczecińskim napływającej wody słonej oraz na zmiany w rozdziale przepływów pomiędzy Świnę, Dziwnę i Pianę;
- wpływu na zasoby dóbr kultury, zabytki i obszary ochrony archeologicznej;
- oddziaływania akustycznego oraz propagacji zanieczyszczeń do powietrza, w tym wpływu na zmiany klimatu w skali międzynarodowej;
- wpływu na zasoby i strukturę siedlisk ptaków migrujących i zimujących, w tym stanowiących przedmiot ochrony obszarów Natura 2000.

Stwierdzono, że w żadnym z tych obszarów nie wystąpią negatywne oddziaływania, których zasięg mógłby wykraczać poza terytorium Polski.

Z raportu o oddziaływaniu na środowisko, w oparciu o który przeprowadzono procedurę oceny oddziaływania na środowisko i wydana została decyzja środowiskowa dla budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską wynika, że realizacja inwestycji nie spowoduje oddziaływań transgranicznych. Analizowano potencjalne oddziaływania o charakterze transgranicznym (na terytorium Federacji Rosyjskiej) w zakresie:

- zmiany morfolitodynamiki strefy brzegowej Mierzei Wiślanej od strony Zatoki Gdańskiej oraz litodynamiki dna Zalewu Wiślanego;
- oddziaływania na ustrój hydrologiczny Zalewu Wiślanego;
- oddziaływania na warunki hydrogeologiczne Mierzei Wiślanej;
- oddziaływania na stan fizyko-chemiczny wód Zalewu Wiślanego w fazie budowy;
- wpływu na siedliska przyrodnicze, bentos oraz ichtiofaunę Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej, w tym na obszary podlegające ochronie;
- wpływu na krajobraz Mierzei od strony Zatoki Gdańskiej;
- skażenia wód akwenu w przypadku wystąpienia poważnej awarii jednostki pływającej i w konsekwencji rozlewu substancji ropopochodnych.

Stwierdzono, że w żadnym z tych obszarów nie wystąpią negatywne oddziaływania, których zasięg mógłby obejmować terytorium Federacji Rosyjskiej.

Obie wyżej wspomniane inwestycje to przedsięwzięcia o rozległym zakresie przestrzennym, dla których opracowano obszerne dokumentacje, w tym raporty o oddziaływaniu na środowisko, przeprowadzono ocenę oddziaływania na środowisko i wydano decyzje środowiskowe. Biorąc pod uwagę zakres tych inwestycji i przeprowadzone analizy wykazano, że nie wystąpią negatywne oddziaływania na obszary położone poza terytorium Polski.

Inne inwestycje przewidziane w Programie, dla których nie określono jeszcze szczegółowych ram, a nie są inwestycjami o skali porównywalnej do opisanych dwóch przypadków tylko mniejszymi lub będą realizowane w odległości 40-50 km od granic państwa (inwestycje w Portach Gdynia i Gdańsk), można ocenić jako niestwarzające ryzyka wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

Jednocześnie należy podkreślić w tym miejscu, że plany rozwoju śródlądowych dróg wodnych, w tym przypadku szczególnie Odrzańskiej Drogi Wodnej nie stanowią elementu PRPPM 2030. Planowane jest opracowanie projektów Programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko w ramach odrębnej procedury uwzględniającej analizę oddziaływań transgranicznych.

7. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

W kontekście założeń Programu, planowany monitoring skutków środowiskowych powinien być skoncentrowany na wskaźnikach opisujących zwłaszcza:

- stan jakości wód powierzchniowych i podziemnych:
 - badanie wskaźników fizykochemicznych wód w basenach/kanałach portowych;
- stan zachowania przedmiotów ochrony na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, które znajdują się w granicach portów morskich lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie:
 - badanie wskaźników biologicznych wód w basenach/kanałach portowych, w sąsiedztwie torów podejściowych;
 - monitoring makrofauny dennej pod kątem badań odbudowy zespołu mięczaków;
 - monitoring rozmieszczenia i liczebności ptaków lęgowych;
 - monitoring liczebności i rozmieszczenia ptaków zimujących;
- poziom lokalnych zmian klimatu akustycznego:
 - pomiary hałasu pochodzącego z terenów portowych;
 - pomiary hałasu podwodnego w rejonie torów podejściowych;
- poziom zanieczyszczenia powietrza, ze szczególnym uwzględnieniem terenów, na których wystąpi zwiększony ruch pojazdów i maszyn:
 - pomiar stężeń tlenków azotu, dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego;
- zapotrzebowanie oraz stan wykorzystania nieodnawialnych zasobów paliw;
- kondycję zdrowotną i bezpieczeństwo ludzi;
- poziom zanieczyszczenia gruntów i osadów w punktach kontrolnych:
 - monitoring czystości osadów dennych w basenach/kanałach portowych.

Badania stanu elementów przyrodniczych, szczególnie organizmów żywych podlegających oddziaływaniu, są często prowadzone już na etapie realizacji inwestycji, w ramach nadzoru przyrodniczego. Pozwala to na bieżąco monitorować prawidłowość i skuteczność działań minimalizujących realizowanych w trakcie budowy oraz daje szansę na szybką reakcję w przypadku niespodziewanych zagrożeń.

Ocenę skutków realizacji Programu proponuje się wykonywać w oparciu o analizę danych z prowadzonych przez różne instytucje badań monitoringowych:

- Państwowy Monitoring Środowiska realizowany przez GIOŚ z wykorzystaniem następujących komponentów tego monitoringu:
 - monitoring wód powierzchniowych – wody śródlądowe, wody przejściowe i przybrzeżne;
 - monitoring jakości wód podziemnych;
 - monitoring Morza Bałtyckiego;
 - monitoring jakości gleby i ziemi;

- monitoring przyrody w zakresie takich komponentów, jak: monitoring gatunków i siedlisk przyrodniczych ze szczególnym uwzględnieniem specjalnych obszarów ochrony siedlisk Natura 2000; monitoring ptaków, w tym monitoring obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura2000;
- monitoring hałasu;
- monitoring obszarów Natura 2000 w zakresie określonym w Planach Zadań Ochronnych;
- monitoring ssaków morskich prowadzony przez Stację Morską Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego;
- monitoring ryb prowadzony przez Centrum Monitorowania Rybołówstwa;
- monitoring gatunków obcych, z którego dane gromadzi Instytut Ochrony Przyrody PAN w Krakowie;
- monitoring określony postanowieniem o zakresie oceny oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć.

Monitorowanie procesu realizacji Programu będzie odbywać się okresowo w rocznych odstępach w oparciu o kolejne publikowane dane. Monitoring ten będzie jednocześnie stanowił wskaźnik realizacji priorytetu 5.

W przypadku realizacji dużych inwestycji w portach w Gdyni i Gdańsku, na Zatoce Puckiej, należałoby monitorować:

- harmonogram i postęp prac dla poszczególnych inwestycji, szczególnie budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni i Portu Centralnego w Gdańsku;
- harmonogram i wdrażanie działań minimalizujących i kompensacyjnych (jeśli będą planowane);
- skuteczność podjętych środków minimalizujących i kompensacyjnych (jeśli będą wskazane w decyzjach środowiskowych);
- stan zachowania przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Zatoka Pucka PLB220005, na podstawie danych gromadzonych na potrzeby planu ochrony.

Załączniki

Załącznik 1 Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, dnia 17.09. 2019 r.

DOOŚ-TSOOŚ.410.18.2018.JP-1

Pan Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

Szanowny Panie Ministrze

W związku z przekazaniem do zaopiniowania w trybie art. 54 ust. 1 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. z 2018 r., poz. 2081, dalej: ustawa o oś) projektu Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), dalej: Program, wraz ze sporządzoną do niego prognozą oddziaływania na środowisko, przedstawiam następujące stanowisko.

Projektowany Program jest dokumentem realizującym cele zawarte w Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Zakres przestrzenno-przedmiotowy Programu obejmuje cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) oraz pozostałe porty i przystanie morskie, stanowiące ważne bieguny wzrostu dla ich regionalnego i lokalnego otoczenia (28 portów i przystani). Planowane działania w portach w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu są opisane dosyć szczegółowo. W dokumencie wskazano rodzaje planowanych inwestycji, a także przedstawiono ich lokalizacje, także w formie kartograficznej. Program obejmuje także działania na rzecz rozwoju infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza oraz od strony lądu (rozwój korytarzy lądowych: drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich). Zakres terytorialny Programu to województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie.

W Programie przedstawiono wieloaspektową diagnozę funkcjonowania portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, wraz z porównawczą charakterystyką istotnych portów Bałtyckich, położonych poza granicami Polski. W części diagnostycznej dokumentu opisano także pozostałe porty i przystanie morskie, nie mające podstawowego znaczenia dla polskiej gospodarki narodowej. Celem głównym Programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. W ramach tego celu zdefiniowano dwa cele szczegółowe: 1. Dostosowanie oferty usługowej portów morskich do zmieniających się potrzeb rynkowych oraz 2. Stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego. Cele te będą realizowane przez 5 priorytetów inwestycyjnych, obejmujących kwestie rozwoju niezbędnej infrastruktury, integracji portów z systemem transportu od strony lądu, digitalizacji, bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego oraz uwzględnienia rygorów środowiskowych.

Z punktu widzenia możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko najistotniejsze są pierwsze dwa priorytety, wymagające realizacji znaczących zadań inwestycyjnych. W ramach priorytetu 1, dotyczącego rozwoju infrastruktury, przewidziano m.in. pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości technicznej 12,5 m oraz budowę kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną. Wśród zadań inwestycyjnych wymieniono także różne kategorie prac, takie jak: pogłębienie i utrzymanie torów podejściowych (infrastruktury dostępu do portów od strony morza) oraz zmianę ich pozostałych parametrów; pogłębienie kanałów i basenów portowych; przywrócenie i utrzymanie nominalnych głębokości przy istniejących nabrzeżach; przebudowa obrotnic; budowa nowych nabrzeży i terminali portowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym drogową i kolejową, placami składowymi i parkingami; przebudowa/modernizacja nabrzeży istniejących oraz budowa nowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną oraz torami podejściowymi; budowa lub przebudowa falochronów oraz budowli lądowych wpływających na żeglugę na torach podejściowych do portów; montaż oznakowania nawigacyjnego; załadowanie niewykorzystywanych basenów portowych; budowa pól refulacyjnych. Działania w ramach priorytetu 2, dotyczącego integracji transportu, będą polegały na: modernizacji śródlądowych dróg wodnych, zapewniających dostęp do polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej; budowie brakujących odcinków sieci dróg wodnych śródlądowych; budowie/przebudowie infrastruktury kolejowej i drogowej w celu osiągnięcia parametrów sieci TEN-T, wraz z elementami towarzyszącymi; przystosowaniu infrastruktury wybranych terminali portowych do obsługi transportu intermodalnego; inwestycjach służących zintegrowaniu żeglugi morskiej i żeglugi śródlądowej, w tym wsparciu rozwoju węzłów przeładunkowych oraz na usunięciu tzw. "wąskich gardeł" infrastruktury drogowej.

W projektowanym Programie przewidziano także priorytet pn. Uwzględnianie w działalności portowej rygorów środowiskowych. Zawiera on m.in. zadania w zakresie rozwoju nabrzeżnych systemów zasilania jednostek pływających w energię elektryczną tzw. cold-ironing oraz tworzenie możliwości bunkrowania statków paliwem LNG w portach morskich. Trzecią ważną grupą inwestycji w ramach tego priorytetu jest budowa infrastruktury portowej umożliwiającej odbiór ścieków sanitarnych ze statków pasażerskich cumujących w porcie

bezpośrednio do lądowej sieci kanalizacyjnej. Ponadto w ramach tego priorytetu przewidziano budowę/modernizację sieciowej infrastruktury technicznej, w którą uzbrojone są tereny portowe; zapewnienie odbioru odpadów ze statków morskich; inwestycje poprawiające ochronę środowiska związane z funkcjonowaniem terminali obsługujących ładunki niebezpieczne oraz placów składowych; inwestycje nakierowane na pozyskiwanie energii elektrycznej i ciepłej ze źródeł odnawialnych; rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych (przede wszystkim LNG); budowę obiektów retencji i wtórnego wykorzystania wód opadowych i roztopowych oraz inne inwestycje poprawiające stan środowiska w portach morskich.

Na wstępie należy stwierdzić, że kwestią zasadniczą jest przeformułowanie zapisów projektowanego Programu oraz prognozy oddziaływania na środowisko w taki sposób, by zakres przedmiotowy przedstawionego projektu oraz zapisy prognozy były ze sobą zgodne i nie pozostawiały wątpliwości. W treści projektu oraz w prognozie pojawiają się bowiem niespójności, w tym dotyczące zadań bardzo istotnych z punktu widzenia oddziaływania na środowisko, np. związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych w Polsce. Przykładowo, na podstawie zapisów projektowanego Programu oraz części opisowej prognozy należy uznać, że zadania z tego zakresu należą do obszaru objętego projektem. Zagadnienie to nie jest jednak opisywane konsekwentnie. Zadania związane z modernizacją śródlądowych dróg wodnych, wymieniane w projekcie Programu, są (bardzo pobieżnie) analizowane w części opisowej Prognozy oraz wspomniane m.in. w tabeli 32 oraz 34 prognozy, obejmujących zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Porcie Gdańsk i Szczecin. W dalszych częściach tych tabel znajduje się jednak stwierdzenie, że w związku z przyjęciem „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce (...)”, na rok 2020 przewidywane jest opracowanie projektów programów rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej rzeki Wisły, które będą poddane strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko”. W konsekwencji w prognozie stwierdzono, że zakres dotyczący ww. dróg wodnych ujęty będzie w odrębnym dokumencie strategicznym i prognozie do niego i nie wymaga analizy w niniejszym dokumencie. Jak wspomniano wyżej, analizy takie (choć pobieżne) znajdują się w prognozie i można na tej podstawie, oraz na podstawie zapisów projektowanego Programu wywnioskować, dokument będzie jednak stanowił podstawę realizacji zadań z tego zakresu. Podsumowując – należy w sposób precyzyjny zdefiniować zakres rzeczowy Programu i objąć badaniem w prognozie wszystkie zadania, realizowane w jego ramach.

W związku z wymogiem prawnym, wynikającym z art. 52 ust 1 ustawy o oś, dotyczącym przedstawienia w prognozie aktualnych informacji, dokument powinien uwzględniać aktualne etapy realizacji opisywanych działań oraz, jeżeli jest taka możliwość, również poszczególnych inwestycji, w tym tych, dla których uzyskano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec powyższego należy zweryfikować aktualność przedstawionych w tym opracowaniu informacji. Przykładowo, w prognozie opisano zakres możliwego negatywnego oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przedstawione informacje nie pokrywają się jednak z ustaleniami z oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzonej w ramach postępowania o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach o oraz z zapisami decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w

Olsztynie z dnia 5 grudnia 2018 r., znak: WOOŚ.4211.1.2017.AZ.67, ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat. Ustalenia ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla dokumentu, obejmującego to przedsięwzięcie, nie są obecnie najbardziej aktualne. Kolejnym przykładem braku aktualnych informacji o inwestycji jest opis przedsięwzięcia pn. Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m. Autorzy podają błędnie, że prowadzone było dla niego postępowanie odwoławcze od decyzji środowiskowej (str. 156 prognozy). Tymczasem decyzja dla inwestycji pn. Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m została wydana 19 czerwca 2017 r. Następnie, w dniu 21 sierpnia 2017 r. wydano postanowienie o sprostowaniu z urzędu oczywistej omyłki, znak: WONS-OŚ.4211.17.AT.39, na które zostało złożone zażalenie. Postępowanie zażaleniowe, zostało zakończone wydaniem przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowienia z dnia 5 października 2017 r., znak: DOOŚ-DŚII.4211.5.2017.EK, uchylającego w całości skarżone postanowienie i przekazaniem sprawy do ponownego rozpatrzenia przez RDOŚ w Szczecinie. Ostatecznie oczywista omyłka została sprostowana stosownym postanowieniem. Trzeba przy tym zauważyć, że tego przedsięwzięcia także dotyczą wątpliwości co do zakresu przedmiotowego przedstawionego projektu. Nie jest jasne, czy projektowany Program stanowi ramy dla jego realizacji. Należy zauważyć, że w przypadku przedsięwzięć, dla których zostały już wydane decyzje środowiskowe kwestia ewentualnego znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, została już rozstrzygnięta. Prognoza musi być zatem zgodna z ustaleniami istniejących w obiegu prawnym decyzji administracyjnych.

Projektowany dokument jest zróżnicowany pod względem stopnia szczegółowości zapisów, co może stanowić pewną trudność metodyczną podczas oceny, jednak jest to sytuacja często spotykana przy strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. W pewnych przypadkach w projekcie wskazano jedynie ogólne kategorie działań, przewidzianych do realizacji, w innych – zakłada się realizację konkretnych typów przedsięwzięć w konkretnych lokalizacjach, wreszcie – projekt obejmuje także pojedyncze przedsięwzięcia, będące na różnych etapach realizacji, w tym takie, dla których uzyskano już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Wobec tej różnorodności, Autorzy prognozy zaproponowali rozwiązanie metodyczne tzw. analizy przez cele, czyli badania na poziomie oddziaływań dla poszczególnych typów inwestycji. Dla inwestycji zdefiniowanych bardziej precyzyjnie, przewidzianych w portach w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu przewidziano dokładniejsze analizy. Podejście to wydaje się nie w pełni prawidłowe w świetle przepisu art. 52 ust 1 ustawy ooś, wskazującego na konieczność dostosowania oceny do stopnia szczegółowości ocenianego projektu. Wykonanie analiz ogólnych, na podstawie wiedzy teoretycznej jest prawidłowe w przypadku zadań słabo zdefiniowanych, o niesprecyzowanej lokalizacji. Analizy bardziej szczegółowe powinny jednak dotyczyć wszystkich przypadków, gdy ich wykonanie jest możliwe. Ich prowadzenie nie powinno być ograniczone wyłącznie do wspomnianych wyżej czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, bowiem projektowany Program obejmuje bardziej dokładnie scharakteryzowane działania i przedsięwzięcia także w innych lokalizacjach. Przykładowo, w ramach realizacji Programu planowane są działania także w portach morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, np. port w Policach, port w Stepnicy (załącznik 2 do Programu, str. 128, 129, poz. 45, 46). Nie wyjaśniono dlaczego na str. 63

Prognozy, w tabeli 6 uwzględniono jedynie 8 tzw. „kluczowych” portów. Pominięto np. port w Stepnicy, który objęty jest zidentyfikowanymi działaniami w ramach analizowanego dokumentu. Należy przy tym zauważyć, że w wyznaczonym buforze (5 km) od portu Stepnica znajdują się obszarowe formy ochrony przyrody. Nie można się zgodzić ze stwierdzeniem Autorów prognozy, że analiza „przez cele” jest najlepszą metodą w przypadku, gdy oceniany dokument „obejmuje dużą różnorodność działań oraz przewiduje działania nie będące inwestycjami, dla których informacje o potencjalnych skutkach środowiskowych są trudne do oceny ilościowej” (str. 16 prognozy). Samo zróżnicowanie działań oraz brak możliwości oceny ilościowej nie są wystarczającymi przesłankami do ograniczenia zakresu oceny do analiz ogólnych. Ocena jakościowa może być oceną dogłębną i przynoszącą konkretne rezultaty. Podsumowując, decydująca dla przyjętej metody oceny powinna być możliwość przeprowadzenia bardziej szczegółowych badań dla poszczególnych zadań, objętych projektowanym Programem. W związku z powyższym, zakres prognozy, w tym metodyka, zastosowana przy analizach oddziaływania realizacji założeń projektowanego Programu na środowisko, powinny w pełniejszy sposób uwzględniać informacje dotyczące wszystkich dokładniej zdefiniowanych działań, w tym przewidzianych do realizacji na obszarze portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej.

Konieczna jest weryfikacja prognozy w zakresie metody oceny oddziaływania na formy ochrony przyrody i materiałów źródłowych dla tej oceny oraz dokonania na podstawie tej weryfikacji korekt i uzupełnień. Niezbędne jest rozszerzenie informacji metodycznych o wyjaśnienie wielkości buforu, jaki został wybrany dla analiz. W uzasadnieniu wyboru należałoby odnieść się do rodzajów planowanych działań, zasięgu przewidywanych oddziaływań, uwzględnić wymagania siedliskowe i biologię przedmiotów ochrony, a także cele, dla których zostały utworzone występujące na analizowanym terenie obszarowe formy ochrony przyrody. Konieczna jest także weryfikacja listy obszarów chronionych, wytypowanych do analiz. Przykładowo, rezerwat florystyczny Zdroje jest oddalony od Portu Szczecin ok. 3,9 km, ale nie został on uwzględniony w tabeli 8 na str. 79 prognozy. W analizie pominięto również obszar o znaczeniu dla Wspólnoty Police - kanały PLH320015, który jest oddalony od Portu Szczecin o około 4,7 km. Wśród form ochrony przyrody znajdujących się w promieniu do 5 km od Portu Szczecin wskazano rezerwat Bukowe Zdroje (oddalony ok. 4,5 km), dla którego jednakże nie przedstawiono celów ochrony. Cele te zostały określone w Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie rezerwatu przyrody "Bukowe Zdroje im. Profesora Tadeusza Dominika". W przypadku Portu w Stepnicy zidentyfikowano jedynie kolizje działań wynikających z projektowanego Programu, z obszarami Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 oraz Zalew Szczeciński PLB320009 (tab. nr 4, str. 62). Nie uwzględniono natomiast następujących obszarów sieci Natura 2000, znajdujących się w buforze do 5 km od Portu w Stepnicy: Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033, Ostoja Goleniowska PLH320013, Puszcza Goleniowska PLB320012, Łąki Skoszewskie PLB320007. W tabeli nr 9 na str. 83 prognozy, w wierszu dotyczącym Portu Gdańsk, brakuje natomiast informacji o Trójmiejskim Parku Krajobrazowym, którego otulina oddalona jest od granicy portu o około 2 km, zaś teren samego parku o około 4 km. Weryfikacji wymagają również zapisy prognozy dotyczące zidentyfikowanych przedmiotów ochrony. Przykładowo, zgodnie z aktualnym SDF dla obszaru o znaczeniu dla Wspólnoty Dolina Słupi PLH220052, przedmiotem ochrony jest również poczwarówka jajowata (*Vertigo moulinsiana*). Nie została ona wymieniona w tabeli

na str. 161 i 162, wśród przedmiotów ochrony ww. obszaru sieci Natura 2000. Należy podkreślić, że powyższe braki są jedynie przykładami, wskazującymi na konieczność dokonania przeglądu całej dokumentacji, celem jej poprawy i uzupełnienia.

Analiza wpływu założeń projektowanego Programu na formy ochrony przyrody powoływane przez organy szczebla krajowego i regionalnego, tj.: parki narodowe, rezerwy przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazów oraz obszary sieci Natura 2000, powinna się odnosić do zakazów i celów ochrony poszczególnych form ochrony przyrody, które zostały ustanowione w stosownych aktach prawnych je powołujących oraz w aktach prawnych ustanawiających plany ochrony, zadania ochronne, plany zadań ochronnych, a także w projektach ww. dokumentów. Należy także uwzględnić informacje z aktualnych formularzy SDF i zidentyfikować przedmioty ochrony, które mogą podlegać oddziaływaniom w związku z realizacją postanowień Programu. Zagrożenia dla obszarów sieci Natura 2000 powinny zostać określone w stosunku do planowanych w ramach dokumentu działań, w kontekście celów, jakie mają spełniać te obszary. Istotne jest, aby podczas analiz uwzględnić także oddziaływania pośrednie. Ingerencja w tereny objęte ochroną musi być uzasadniona w sposób szczegółowy i niebudzący żadnych wątpliwości. Wymienienie celów ochrony, bądź zamieszczenie opis obszaru chronionego nie są wystarczające. Informacje muszą odnosić się do założeń Programu, a także o ile tylko jest taka możliwość - do konkretnych działań planowanych w ocenianym dokumencie.

Weryfikacja i uzupełnienie zapisów, dotyczących oddziaływań na obszary chronione są szczególnie istotne w odniesieniu do obszarów Natura 2000. Przykładowo, w rozdziale 7.5. Wpływ na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności” stwierdzono m.in., że „wszelkie inwestycje związane z budową lub modernizacją torów podejściowych, w tym budową/rozbudową obrotnic, falochronów, mogą wymagać przynajmniej przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar Natura 2000. Oznacza to, że Autorzy dostrzegają możliwość wystąpienia zagrożeń dla takich obszarów. Autorzy dostrzegają także możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na obszary Natura 2000 w związku z realizacją inwestycji na obszarach portów, ponieważ wiele z nich graniczy, lub jest częściowo położone w granicach takich obszarów. Zapisy dotyczące możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na siedliska i gatunki będące przedmiotami ochrony obszarów sieci Natura 2000, powinny zatem zostać przedstawione w prognozie w powiązaniu ze wskazaniem adekwatnie zaprojektowanych działań minimalizujących i kompensujących. Obecnie prognoza zawiera niepełne informacje w tym zakresie. Przykładowo, z ustaleń prognozy wynika, że istnieje możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar specjalnej ochrony ptaków Zatoka Pucka PLB220005 w przypadku budowy Portu Centralnego oraz Portu Zewnętrznego (tab. 32, str. 145 oraz tab. 33, str. 147). W związku z powyższym Autorzy dokumentu, zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś, zobligowani są do analizy przesłanek, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614, ze zm.). W przypadku konieczności zastosowania kompensacji wynikającej z ww. art. 34 ustawy o ochronie przyrody, musi ona dotyczyć wyłącznie tych działań, które wiążą się z naprawą szkodliwego wpływu na przedmioty i cele ochrony obszaru sieci Natura 2000, objęte znaczącym negatywnym oddziaływaniem. Stąd ważnym jest wskazanie, których przedmiotów ochrony może dotyczyć znaczące negatywne

oddziaływanie i zaproponowanie działań kompensujących, adekwatnych do prognozowanych strat, dostosowanych do potrzeb danych gatunków. W prognozie zaproponowano jedynie ogólnie jeden typ rozwiązania - budowę platform lęgowych (str. 155), bez informacji których gatunków to rozwiązanie miałyby dotyczyć. Należy zatem podkreślić, że aby prognoza wypełniała warunki art. 55 ust. 2 ustawy ooś, w powiązaniu z art. 34 ustawy o ochronie przyrody, po jednoznacznym zidentyfikowaniu konkretnych siedlisk i gatunków, których może dotyczyć znaczące negatywne oddziaływanie, konieczne jest wskazanie skutecznych i adekwatnych środków kompensujących dla wszystkich przypadków, dla których kompensacja jest wymagana w świetle art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Należy przy tym bazować na kompletnych materiałach, dotyczących potencjalnie narażonych obszarów i gatunków, zweryfikowanych zgodnie z zaleceniami, przedstawionymi we wcześniejszych fragmentach niniejszego stanowiska. Podsumowując, prognoza powinna zostać zweryfikowana i uzupełniona tak, by projektowany dokument mógł zostać przyjęty zgodnie z art. 55 ust. 2 ustawy ooś. Zgodnie z tym przepisem, projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, jeżeli ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że jego realizacja może znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, a nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Można zezwolić na realizację dokumentu mogącego znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, jeśli przemawiają za tym niezbędne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Powyższa przesłanka może zostać uznana tylko w przypadku braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zagwarantowania spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy siedlisk i gatunków priorytetowych, możliwe jest zezwolenie na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 w odniesieniu do następujących celów: ochrona zdrowia i życia ludzi, zapewnienie bezpieczeństwa powszechnego i uzyskanie korzystnych następstw o pierwszorzędnym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego. W sytuacji gdy przyjęcie dokumentu, który może znacząco negatywnie oddziaływać na siedliska i gatunki priorytetowe, wynika z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, przed przyjęciem dokumentu, wymagane jest uzyskanie opinii Komisji Europejskiej. Mając na uwadze przytoczone przepisy, w przypadku stwierdzenia znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 w związku z realizacją postanowień projektowanego dokumentu, należy w prognozie wyraźnie wykazać i uzasadnić istnienie wymienionych przesłanek.

Trzeba podkreślić, że analizy oddziaływania na komponenty przyrodnicze, zostały ograniczone w prognozie do oceny wpływu na realizację celu „Osiągnięcie celów środowiskowych dla obszarów chronionych, w tym ochrona bioróżnorodności” (rozdział 7.5). Brak nawet ogólnych informacji na temat możliwych oddziaływań na pozostałe komponenty przyrodnicze środowiska, które nie będą podlegać ochronie obszarowej. Należy zatem uzupełnić prognozę w zakresie oceny możliwości wystąpienia oddziaływań na florę i faunę, w tym na rośliny i zwierzęta objęte ochroną gatunkową zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 10 ustawy o ochronie przyrody. W opracowaniu powinien się ponadto znaleźć przynajmniej katalog propozycji działań minimalizujących, które mogłyby zostać wykorzystane w przypadku przewidywanych typów inwestycji dla ochrony określonych grup organizmów żywych. O ile to

możliwe, warto również uwzględnić wskazania co do ewentualnych działań kompensacyjnych.

Szczególnie istotne jest dokonanie wnikliwej analizy oddziaływań na ptaki wskutek zmiany sposobu zagospodarowania wybrzeża. W zakresie możliwych zagrożeń, należy zwrócić uwagę m.in. na takie zagadnienia, jak możliwość splotu wód zaoliwionych i usytuowanie przy nadbrzeżu nowych obiektów, stwarzających ryzyko kolizji. Odnośnie skutków realizacji postanowień programu na awifaunę, należy wnikliwie opisać oddziaływania takie jak: utrata siedliska w wyniku zajęcia terenu, przepłoszenia, powstania trwałej bariery na szlaku migracji, zaburzeń migracji ptaków z powodu światła statków lub konstrukcji (szczególnie słabszych osobników, które będą chętnie podążały do źródła światła). Ponadto należy ocenić wpływ realizacji postanowień projektowanego Programu na zmianę, ilościową i jakościową bazy pokarmowej ornitofauny, wynikającą z pogłębiania torów podejścia do portów. W analizach zmian w bazie pokarmowej należy również odnieść się do kwestii ewentualnego pogorszenia się jakości siedlisk ptaków zimujących (populacje te mają bardzo wąski margines bezpieczeństwa podczas zimy dla zachowania odpowiedniej kondycji). Po uzupełnieniu analiz w powyższym zakresie należy przedstawić przykładowe działania minimalizujące i kompensujące. Odnośnie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na ichtiofaunę, należy rozważyć adekwatność działań takich jak np.: dobór terminów prowadzenia prac (jeśli to możliwe należy podać terminy dla poszczególnych obszarów prac), zastosowanie kurtyn bąbelkowych, soft startów oraz przegród. Odnośnie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na ornitofaunę lęgową, zimującą oraz przelotną, należy rozważyć przykładowo rozwiązania takie jak: dobór odpowiednich terminów realizacji prac w strefie brzegowej, wskazanie terminów ograniczenia prac, w tym prac czerpalnych (jeśli to możliwe należy podać terminy dla poszczególnych obszarów prac).

W zamieszczonych w prognozie analizach brakuje oznaczeń lub wyjaśnień co do rodzaju zidentyfikowanych oddziaływań, zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. e ustawy ooś, tj. podziału na oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne.

Konieczne jest ponadto rozszerzenie informacji odnośnie możliwości wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym. W rozdziale 6 prognozy pt. Charakterystyka obszaru objętego potencjalnym oddziaływaniem w kontekście środowiskowym, określając zakres przestrzenny analiz wymieniono m.in. „morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną Republiki Federalnej Niemiec w obrębie Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego” oraz „Zalew Wiślany w części, będącej na terytorium Federacji Rosyjskiej obszar w granicach portów morskich” (przy czym ostatni fragment tego zdania wydaje się być błędem redakcyjnym). Z analiz przedstawionych w prognozie w postaci macierzy dla typu inwestycji „śródlądowe drogi wodne” (str. 122 prognozy) wynika, że w tym przypadku mogą wystąpić istotne zagrożenia dla różnorodności biologicznej oraz roślin i siedlisk przyrodniczych. Możliwość wystąpienia oddziaływań na środowisko wodne została także stwierdzona w przypadku zadań, związanych z rozwojem infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej od strony morza, w tym prac dotyczących torów wodnych. W

rozdziale 8 pt. Możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych wymieniono obszary należące do innych państw, dla których prowadzono analizy. Stwierdzono także, iż projektowany Program wskazuje do realizacji przedsięwzięcia, wymienione w załączniku I do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r., takie jak: porty handlowe oraz szlaki wodne i porty śródlądowe, spełniające kryteria konieczności przeprowadzenia analizy oddziaływań transgranicznych. Autorzy następnie zwracają uwagę, że działania w tym zakresie będą skoncentrowane głównie na rozbudowie istniejącej infrastruktury, przywracaniu parametrów (rewitalizacji/modernizacji), dostosowywaniu do standardów europejskich i realizacji zapisów strategii paneuropejskich, takich, jak sieć TEN-T. Należy podkreślić, że żadna z powyższych okoliczności nie stanowi argumentu za nie prowadzeniem postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w sytuacji, gdy wystąpienie takiego oddziaływania jest możliwe. Ponadto ze względu na opisywane wyżej niejasności w zapisach projektowanego Programu i prognozy trudno stwierdzić np. w jakim zakresie obejmuje on zadania z zakresu rozwoju żeglugi śródlądowej. Pewne zadania będą z pewnością zadaniami całkowicie nowymi. Zamieszczone w rozdziale informacje o planowanych działaniach w kontekście możliwości wystąpienia oddziaływań o charakterze transgranicznym wymagają zatem weryfikacji i uzupełnienia. Obecna konkluzja Autorów o braku konieczności przeprowadzenia postępowania transgranicznego nie jest poparta żadną argumentacją merytoryczną, konieczne jest zatem jej przedstawienie.

Odnosnie przedstawionej w prognozie analizy wariantów alternatywnych, przede wszystkim dla zadań związanych z realizacją priorytetów 1 i 2, należy zauważyć, że Autorzy skupili się praktycznie wyłącznie na zadaniach przewidzianych do realizacji w obrębie samych portów – przede wszystkim 4 portów „kluczowych”. Nie przedstawiono informacji na temat alternatyw dla innych zadań i celów Programu. Być może zbadano takie możliwości, jednak w prognozie brak na ten temat jakichkolwiek informacji. Wspomina się wyłącznie o konieczności przeprowadzenia analiz wariantowych na etapie realizacji poszczególnych inwestycji w ramach ocen oddziaływania na środowisko. Takie uproszczone podejście do zagadnienia analizy wariantowej, wobec zakresu merytorycznego projektowanego Programu wydaje się nieuzasadnione. Nie wszystkie przedsięwzięcia realizowane w związku z przyjęciem przedstawionego dokumentu będą wymagały przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Samo ukierunkowanie Programu w określony sposób może natomiast mieć istotne skutki środowiskowe. Ponadto analizy wariantowe na poziomie oceny strategicznej mają inny charakter niż analizy dokonywane na etapie realizacji dla pojedynczego przedsięwzięcia. Autorzy Prognozy, w opinii tut. organu, powinni zbadać, czy dla zaproponowanych w projektowanym Programie środków realizacji założonych w nim celów (takich jak np. rozwój żeglugi śródlądowej) nie istnieją racjonalne alternatywy bardziej przyjazne dla środowiska i przedstawić wnioski z tego badania wraz z uzasadnieniem.

W ocenie GDOŚ kwestią dyskusyjną jest wskazanie obecnie prowadzonych przez różne instytucje badań monitoringowych jako wyłącznej metody analizy skutków realizacji projektowanego dokumentu. W ramach powszechnych programów monitoringu gromadzi się informacje dotyczące różnych elementów środowiska, ale nie są one ukierunkowane na badanie oddziaływań, związanych z realizacją konkretnych planów lub przedsięwzięć. Takie badania mogą nie być wystarczające do ustalenia skutków realizacji projektowanego

Programu i wymienionych w nim inwestycji, ponieważ trudno będzie je wyodrębnić. Zdaniem tut. organu warto zastanowić się nad zaprojektowaniem, na podstawie przeprowadzonych analiz, bardziej ukierunkowanych metod badania skutków realizacji projektowanego Programu, ze wskazaniem co, w jakim zakresie i z jaką częstotliwością powinno być badane. Można przy tym zaproponować źródła danych, z których należy korzystać (np. wspomniane programy monitoringu), ale wskazanie źródła danych nie powinno zastępować określenia metody. Zaleca się także rozważenie zamieszczenia w prognozie wskazania do prowadzenia monitoringu przedrealizacyjnego w celu identyfikacji stałych obszarów lęgów, zimowania ptaków oraz miejsc koncentracji populacji przelotnych, tak aby możliwy był dobór optymalny terminów prowadzenia prac w danych fragmentach prowadzonych inwestycji. Taki monitoring mógłby być prowadzony na obszarach cennych przyrodniczo, w tym w szczególności objętych ustawową formą ochrony, gdzie stwierdzono negatywny wpływ na przedmioty ochrony, jak np. Zatoka Pucka PLB220005.

W prognozie słusznie wskazano, że przyjmowanie większej liczby większych jednostek wiąże się z ryzykiem wprowadzenia do wód portowych inwazyjnych gatunków obcych. Z uwagi na krajowe oraz unijne akty prawne dotyczące inwazyjnych gatunków obcych zagadnienie to powinno także zostać uwzględnione przy planowaniu monitoringu skutków realizacji założeń dokumentów. Ponadto prognoza powinna zawierać przynajmniej zarys procedur, jakie będą wykonywane w ramach wdrażania ustaleń Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami przyjętej 13 lutego 2004 r.

W projektowanym Programie zidentyfikowano różne zadania organizacyjno-legislacyjne. Wśród nich, w rozdziale 4.2.2. znajduje się propozycja „podjęcia działań prawnych umożliwiających prowadzenie procesów odzysku poza instalacjami i urządzeniami urobku niebezpiecznego i wykorzystanie go do uzdatnienia terenów lądowych (podnoszeniu rzędnej terenu), bądź budowy infrastruktury portowej”. Tutejszy organ negatywnie opiniuje przedstawione w projektowanym Programie propozycje zmian w prawie w powyższym zakresie. Należy zauważyć, że odpady niebezpieczne z racji ich właściwości powodują nie tylko największe zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi, ale również w przypadku niewłaściwego ich zagospodarowania generują największe koszty ich usunięcia i dalszego prawidłowego zagospodarowania. Ponadto wykorzystanie na powierzchni ziemi urobku z pogłębienia zawierającego substancje powodujące ryzyko, może spowodować przekroczenie ich dopuszczalnej zawartości w glebie lub w ziemi, a tym samym naruszenie przepisów o ochronie powierzchni ziemi. W zależności od stanu formalno-prawnego oraz faktycznego dotyczy to naruszenia przepisów zawartych w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.) lub ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2018, poz. 954, z późn. zm.). Należy podkreślić, że w myśl ww. przepisów, w przypadku zaistnienia zanieczyszczenia pojawia się obowiązek remediacji. W związku z tym, rozważania odnośnie jakichkolwiek zmian przepisów w powyższym zakresie należałoby poprzedzić opracowaniem ekspertyzy, w której określono by sposoby postępowania z urobkiem wykazującym właściwości niebezpieczne w celu rozszerzenia jego praktycznego wykorzystania oraz zaproponowano kryteriów oceny możliwości wykorzystania urobku w zależności od stopnia zanieczyszczenia.

Zgodnie z zawartą w projektowanym Programie deklaracją, Cele Programu zostaną uszczegółowione w innych dokumentach, które zostaną zaktualizowane po przyjęciu przedmiotowego dokumentu i odpowiednio dostosowane. Należy zaznaczyć, że dokumenty te mogą spełniać kryteria kwalifikujące do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, co należy mieć na uwadze przy ich opracowywaniu.

Przedłożona dokumentacja (projektowany Program oraz prognoza oddziaływania na środowisko) wymaga weryfikacji i uzupełnień w oparciu o powyższe uwagi przed przyjęciem projektowanego Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

Z pozwoleniem
z upoważnienia
Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
Zastępcy Generalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
Marek Kajs
Marek Kajs

Załącznik 2 Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie



URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel.: +48 91 4342474, fax: +48 91 4344656, e-mail: sekretariat@ums.gov.pl

Znak: OW.IV.070.001.02.19
OW-IV.070.1.19.AZ(15)

Szczecin, dnia 4 stycznia 2019 r.

Szanowny Pan

Marek Gróbarczyk

Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej

ul. Nowy Świat 6/12,
00-400 Warszawa

dot.: opinii w sprawie projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030)” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Szanowny Panie Ministrze,

Działając na podstawie:

- art. 57 ust. 2, w związku z art. 54 ust. 1 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. z 2018 poz. 2081), zwanej dalej „ustawą ooś”;
- art. 42 ust. 2 pkt 31 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 poz. 2214), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich”;

w odpowiedzi na wystąpienie z dnia 5 grudnia 2018 r., znak: DGM.WTM.6.4501.2.8.2018.PK, (wpłynęło dnia 10 grudnia 2018 r.), w sprawie jak w nagłówku, w związku z prowadzonym postępowaniem w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. dokumentów, informuję, że

opiniuję pozytywnie

przedłożony projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030)” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

1. „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”, zwany dalej „Programem” jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym cele zawarte w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.” oraz w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” - w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich.
2. Zakres przestrzenno-przedmiotowy Programu obejmuje cztery porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe porty i przystanie morskie, stanowiące ważne bieguny wzrostu dla ich regionalnego i lokalnego otoczenia. Zakres terytorialny Programu wyznaczają województwa: pomorskie, zachodniopomorskie

oraz warmińsko-mazurskie. Z punktu widzenia głównego celu *Programu*, którym jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju - w zakresie przestrzenno-przedmiotowy *Programu* wchodzi również infrastruktura dostępu do portów morskich od strony morza oraz od strony lądu (rozwój korytarzy lądowych: drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich).

3. Na szczeblu Unii Europejskiej cele *Programu* wpisują się w cele określone w „Strategii Europa 2020”, w tym w szczególności w zakresie inicjatywy przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, kładącej silny nacisk na działania zmierzające do stworzenia zmodernizowanych, inteligentnych i zintegrowanych sieci infrastruktury transportowej. *Program* wpisuje się również w zamierzenia ujęte w „Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego”, w tym w szczególności w 2 cel strategiczny „Rozwój połączeń w regionie” obejmujący działania mające na celu ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych. Realizacji tych zamierzeń ma służyć koordynacja polityki transportowej i inwestycji infrastrukturalnych w poszczególnych krajach.
4. Przedstawiona prognoza oddziaływania na środowiska uwzględnia uzgodniony zakres i stopienia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie wskazany w piśmie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 25 marca 2013 r. (znak: OW-IV-070/013/02/13) i z dnia 27 kwietnia 2018 r. (znak: WMS-070/11/02/18). Zawiera informacje i analizy potrzebne do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 51 ust. 2, art. 52 ust. 1 i 2 ustawy o oś umożliwiające dokonanie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji *Programu*.
5. Jednocześnie zwracam uwagę na konieczność poprawienia zapisów *Programu*, zgodnie z pismem Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 4 stycznia 2019 r., znak: PO.I.0230.83.2018 - w odniesieniu do Załącznika nr 2: *Plan finansowy programu poz. 43. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”,* bowiem kwoty wymienione w tej pozycji są nieaktualne. W załączonej tabeli do ww. pisma przedstawiono aktualne kwoty przewidziane na realizację projektu, zgodne z Harmonogramem Realizacji Projektu stanowiącym załącznik nr 3 do *Umowy o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0012/17* oraz *Aneksu do Umowy o dofinansowanie nr POIS.03.02.00-00-0012/17-01*.

Ponadto na:

- a) str. 27 *Programu* proponuje się zamienić zapis w tabeli 4 *Charakterystyka porównawcza głównych portów południowego i wschodniego Bałtyku* w odniesieniu do portu Świnoujście, w wierszu *Dopuszczalne zanurzenie i długość statków* na: „Maksymalne zanurzenie przy nabrzeżach: Port Wewnętrzny: zanurzenie - 13,5 m, Port Zewnętrzny: 13,5 m, a dla zbiornikowców 12,5 m; maksymalna długość statków: Port Wewnętrzny 270 m, Port Zewnętrzny: 320 m; wg grup ładunków: 1. LNG: 320 m długość, 12,5 m zanurzenie. 2. wszystkie ładunki (bez względu na rodzaj ładunku): 270 m długość, 13,7 m zanurzenie, promy: 230 m długość, 9,8 m (z możliwością po pogłębieniu do 11,2 m) zanurzenia”;
- b) str. 52 *Programu* proponuje się w tekście, w odniesieniu do podanych przykładów portów posiadających wyłącznie grunty należące do Skarbu Państwa - usunąć port Lubin, bowiem w porcie tym znajdują się nie tylko działki Skarbu Państwa, a także działka należąca do firmy Jars sp. z o.o.;
- c) na str. 55 *Programu* proponuje się zamienić zapis w tabeli 8 *Porty morskie niemające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej*, w odniesieniu do wiersza dotyczącego portu Wapnica, w kolumnie *Łączna długość nabrzeży (m)* - z 177,5 m na 352,5 m.

Mając na uwadze:

- rodzaj i zakres zaplanowanych działań do realizacji w ramach projektu *Programu* oraz przedstawioną prognozę oddziaływania na środowisko,
- opis walorów przyrodniczych obszarów morskich objętych planowanymi działaniami;
- lokalizację form ochrony przyrody, o których mowa w *art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614)*,
- przedstawione sposoby i rozwiązania chroniące środowisko,

zaopiniowano jak w sentencji.

Uzasadnienie

Pan Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej - pismem z dnia 5 grudnia 2018 r., znak: DGM.WTM.6.4501.2.8.2018.PK, (wpłynęło dnia 10 grudnia 2018 r.), wystąpił do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie o opinię, o której mowa w *art. 54 ust. 1 ustawy ooś* w ramach postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z wymogami *art. 57 ust 2 ustawy ooś*, w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest także dyrektor urzędu morskiego.

W związku z powyższym Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie przedkłada niniejszą opinię do wykorzystania zgodnie z *art. 54 ust. 1 ustawy ooś*.

Z poważaniem
Wojciech Zdanowicz
Dyrektor Urzędu Morskiego
w Szczecinie
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa (ePUAP)
2. OW a/a w/m

Otrzymują:

3. OŚ w/m
4. KPe w/m
5. KPd w/m
6. KPn w/m
7. KPt w/m
8. ON w/m
9. IRM w/m
10. DBM w/m
11. PO w/m

07019001-2

az/DU

Załącznik 3 Opinia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku

Słupsk, dnia 11 stycznia 2019 roku



Urząd Morski w Słupsku
Al. Sienkiewicza 18
76-200 SŁUPSK
tel. (059) 842 84 06 fax. (059) 842 38 34
e-mail: inp@umsl.gov.pl
sekretariat@umsl.gov.pl

NP.-070/84-1/18/19

Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Dot.: opinii w sprawie projektu „Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

W odpowiedzi na pismo Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej znak DGM.WTM.6.4501.2.8.2018.PK z dnia 05.12.2018r. w sprawie przywołanej na wstępie, Urząd Morski w Słupsku,

opiniuje pozytywnie

w oparciu o art. 57 ust.2 w zw. z art. 54 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2018.2081).

Z Paszkiem

Dyrektor Urzędu Morskiego
Z up. p. Z w. Maciej Jeleniewski
Z-ca Dyrektora ds. Inspekcji Morskiej



www.umgdy.gov.pl

URZĄD MORSKI W GDYNI

INZ1.1-MGw-8103-38-18/19

Gdynia, 18.03.2019 r.

**Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa**

Dotyczy: opinii w sprawie projektu „Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 (z perspektywą do 2030)” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Działając zgodnie z wymogami określonymi w art. 57 ust. 2, w związku z art. 54 ust. 1 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. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zmian.), zwanej dalej „ustawą oos” oraz z art. 42 ust. 2 pkt 31 lit. a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 z późn. zmian.).

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni **opiniuje pozytywnie** przedłożony projekt „Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 (z perspektywą do 2030)” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Pismem znak **DGM.WTM.6.4501.2.8.2018.PK** z dnia 5.12.2018 r. (wpływ dnia 07.12.2018 r.) Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wystąpiło z wnioskiem o zaopiniowanie projektu „Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 (z perspektywą do 2030)” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Głównym celem „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 (z perspektywą do 2030)” zwanego dalej „Programem”, jest trwale umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw do Europy Środkowo-Wschodniej, oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Program ten ma charakter operacyjno-wdrożeniowy, realizujący cele zawarte w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.” oraz w „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” – w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich.

Zakres przestrzenno-przedmiotowy „Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 (z perspektywą do 2030)” obejmuje 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe porty i przystanie morskie, które zlokalizowane są w granicach województw zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Prognoza oddziaływania na środowisko uwzględnia uzgodniony zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie, wskazany w piśmie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 19.04.2018 r., znak (NZ-JK-073-1/18 i z dnia 31.05.2013 r., znak DUM-073-57/13.

Jednocześnie po dokonaniu analizy przedłożonej dokumentacji prognozy oddziaływania na środowisko stwierdza się, że:

1. Prognoza wymaga zweryfikowania i uzupełnienia zgodnie z wymogami, które wynikają z art. 51 ust. 2 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, w szczególności w zakresie:
 - stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;
 - oddziaływania na integralność i spójność sieci obszarów Natura 2000;
 - potencjalnych oddziaływań skumulowanych;
 - rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie i kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w dokumencie.
2. Weryfikacji powinny podlegać treści merytoryczne prognozy, w szczególności *podrozdział 5.5*. W opracowaniu prognozy powinny zostać wykorzystane aktualnie obowiązujące akty prawne dotyczące ochrony przyrody i środowiska, a w kontekście *podrozdziału 5.6*, ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.
3. Na str. 152 tabela 36 *Zadania inwestycyjne Priorytetów 1 i 2 w Portach Police, Kołobrzeg, Ustka, Elbląg oraz Stepnica*, odnośnie Portu Elbląg należy zaktualizować informacje dotyczącą trwającego postępowania w sprawie wydania decyzji dla zadania inwestycyjnego budowa kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną zgodnie z informacją zawartą w piśmie z dnia 29.01.2019 znak TI.1-PK-221/123/19.
4. Błędnie wskazano sygnatury pism w „*Spisie załączników: Załącznik 1*”.

Zgodnie z wymogami *art. 57 ust 2 ustawy ooś*, w przypadku gdy planowana realizacja danego dokumentu dotyczy obszarów morskich, organem właściwym w sprawach opiniowania i uzgadniania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko jest Dyrektora Urzędu Morskiego.

W związku z powyższym Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni przedkłada niniejszą opinię do wykorzystania zgodnie z *art. 54 ust. 1 ustawy ooś*.

Z up. DYREKTORA
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

mgr inż. Jacek Kosmowski
Główny Inspektor
Inspektoratu Nadzoru Budowy
i Zagospodarowań Przestrzennego

k.o.

1. INZ a/a

Załącznik 5 Opinia Głównego Inspektora Sanitarnego



GŁÓWNY INSPEKTOR SANITARNY

GIS-HŚ-NS-4311-00064/ES/18
SK 00590/2019

Warszawa, dnia ...07.01.2019...

**Pan
Marek Gróbarczyk
Minister Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej**

Szanowny Panie Ministrze,

odpowiadając na wniosek z dnia 05.12.2018 r. znak:DGM.WTM.6.4501.2.8.2018.PK, w sprawie zaopiniowania projektu dokument pt.: „Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 58 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 54 ust. 1 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. z 2018 r. poz. 2081, z późn. zm.), uprzejmie informuję, że nie wnoszę uwag do przedłożonych dokumentów.

Główny Inspektor Sanitarny

[Signature]
Grzegorz Hudzik
Zastępca Głównego Inspektora Sanitarnego

niepodległa

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

GŁÓWNY INSPEKTORAT SANITARNY
ul. Targowa 65 | 03-729 Warszawa
tel. +48 22 536 13 00 | fax +48 22 635 61 94
inspektorat@gis.gov.pl | www.gis.gov.pl