

Załącznik nr 1. Analiza dokumentów

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym</b>		
<p>Ramowa Dyrektywa Wodna (Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej; Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1–73) (RDW)</p>	<p>Celem dyrektywy RDW jest stworzenie ram wspólnotowego działania w gospodarowaniu wodami dla wód śródlądowych, przejściowych i przybrzeżnych oraz wód podziemnych, a także ekosystemów lądowych zależnych od wody. Podstawowe cele programowe zapisane w Dyrektywie dotyczą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zapobiegania dalszemu pogarszaniu, ochrony i polepszania stanu ekosystemów wodnych oraz zależnego od nich stanu ekosystemów lądowych i obszarów podmokłych;</li> <li>• wspierania zrównoważonego korzystania z wód, opartego na perspektywicznej ochronie istniejących zasobów;</li> <li>• dążenia do wzmocnionej ochrony i poprawy środowiska wodnego poprzez specjalne środki do stopniowej redukcji zrzutów, emisji i strat substancji niebezpiecznych;</li> <li>• zapewnienie stopniowej redukcji zanieczyszczenia wód podziemnych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu;</li> </ul>	<p>W projekcie PZUID zapisane są działania związane z pogłębianiem, podczyszczaniem oraz z kłapowaniem lub odkładaniem urobku; prace związane z polami refulacyjnymi; prace związane z utrzymaniem, remontami, przebudową istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych; prace związane z oznakowaniem i systemami nawigacyjnymi oraz inne działania, tj. analizy, badania, raporty, wykonywanie pomiarów. Działania zaplanowane w projekcie PZUID ukierunkowane na bieżące utrzymanie infrastruktury morskiej, zapewniającej dostęp do portów oraz związane z utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych i remontem obiektów, nie są sprzeczne z celami środowiskowymi. Zgodnie z przepisami prawa, utrzymywanie urządzeń wodnych należy do ich właścicieli i polega na eksploatacji, konserwacji oraz remontach w</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dążenia do łagodzenia skutków susz i powodzi.</li> </ul> <p>Cele środowiskowe uzupełniane są przez cele gospodarcze i społeczne. Instrumentami do osiągnięcia tych celów są: program wodno-środowiskowy oraz plany gospodarowania wodami na obszarze dorzeczy. Ogólnym celem dyrektywy jest osiągnięcie do 2015 r. w UE „dobrego stanu” ekologicznego i chemicznego wód. RDW posługuje się kilkoma ważnymi zasadami, które mają znaczenie dla ochrony środowiska obszarów morskich. Pierwszą z nich jest zasada gospodarowania wodami w skali co najmniej dorzecza, czyli podejście hydrograficzne. Drugą zasadą jest aktywny udział społeczeństwa w gospodarowaniu wodą, a więc uspołecznienie procesów decyzyjnych, a trzecią – prewencja, która jako jedna z najważniejszych zasad prawa ochrony środowiska wyraża priorytetowość działań zapobiegawczych oraz konieczność stosowanie procedury ocen oddziaływania na środowisko w procesach inwestycyjnych.</p>	<p>celu zachowania ich funkcji. Utrzymanie ma na celu zapewnienie bezpiecznego użytkowania obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury. Działania utrzymaniowe są zgodne z celami RDW, jeżeli realizacja działań nie będzie naruszać celów środowiskowych. Zgodność z celami RDW uzyskają te działania, dla których wykonana ocena oddziaływania na środowisko (o ile jest wymagana), wskaże brak wpływu na cele środowiskowe określone dla jednolitych części wód. Podejście wykluczające realizację działań niekorzystnie wpływających na cele środowiskowe zapewnia zgodność projektu PZUID z celami Dyrektywy.</p>
Dyrektywa w sprawie strategii morskiej (Dyrektywa 2008/56/WE)	Celem Dyrektywy jest ochrona i zachowanie środowiska morskiego, zapobieganie jego degradacji	W projekcie PZUID zapisane są działania związane z:

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
<p>Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego; Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19–40) (RDSM)</p>	<p>lub gdy jest to wykonalne, odtworzenie ekosystemów morskich na obszarach, gdzie uległy one niekorzystnemu oddziaływaniu, a także zapobieganie i stopniowe eliminowanie zanieczyszczeń środowiska morskiego, aby wykluczyć ich znaczny wpływ na: różnorodność biologiczną morza, ekosystemy morskie, zdrowie ludzkie i zgodne z prawem formy korzystania z morza, albo też znaczne dla nich zagrożenie.</p> <p>Cel ten powinien zostać osiągnięty poprzez opracowanie i wdrożenie strategii morskiej, w kolejnych etapach, które obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• opracowanie wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich;</li> <li>• opracowanie zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich;</li> <li>• opracowanie zestawu celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników;</li> <li>• opracowanie i wdrożenie programu monitoringu wód morskich;</li> <li>• opracowanie i wdrożenie krajowego programu ochrony wód morskich.</li> </ul>	<p>- pogłębieniem, podczyszczaniem oraz z kłapowaniem lub odkładaniem urobku;</p> <p>- polami refulacyjnymi;</p> <p>- utrzymaniem, remontami, przebudową istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych; - oznakowaniem i systemami nawigacyjnymi.</p> <p>Działania ukierunkowane na bieżące utrzymanie infrastruktury morskiej nie są sprzeczne z celami dyrektywy, która wskazuje na ochronę i zachowanie środowiska morskiego oraz zapobieganie jego degradacji przy zachowaniu ekosystemów morskich w stanie jak najmniej zmienionym. Działania utrzymaniowe są zgodne z celami RDSM, jeżeli realizacja działań wpływa na zachowanie ekosystemów morskich i nie wpływa na stan zanieczyszczenia wód morskich.</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>Tak zdefiniowane działania mają przyczyniać się do ogólnie pojętej ochrony środowiska morskiego poprzez zapobieganie jego degradacji i zachowanie w dobrym stanie, a nawet odtworzenie zdegradowanych elementów ekosystemu morskiego w wyniku działalności człowieka.</p> <p>RDSM określa zatem formalne ramy dla osiągnięcia celu odnoszącego się do zrównoważonego wykorzystywania mórz, zintegrowanego z zachowaniem ekosystemów morskich w stanie jak najmniej zmienionym.</p>	
<p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001) w sprawie oceny oddziaływania na środowisko niektórych planów i programów na środowisko</p>	<p>Ocena oddziaływania na środowisko jest jedynym wymaganym prawnie narzędziem włączającym kwestie środowiskowe na wczesnym etapie procesu inwestycyjnego, kiedy rozważane są różne warianty przedsięwzięcia. Dyrektywa wskazuje na dwa cele dokonywania oceny oddziaływania na środowisko:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska;</li> <li>• przyczynienie się do uwzględniania aspektów środowiskowych w przygotowaniu i przyjmowaniu planów i programów w celu wspierania zrównoważonego rozwoju.</li> </ul>	<p>Prowadzenie oceny oddziaływania dla każdego zapisanego w PZUID działania wymagającego procedury ooś, zapewnia uwzględnienie dyrektywy w sposób prawidłowy i wystarczający. Podejście wykluczające realizację działań niekorzystnie oddziałujących na środowisko zapewnia zgodność projektu PZUIDP z zapisami Dyrektywy.</p>

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
	Stosowanie wymogów proceduralnych zgodnych z Dyrektywą pozwala na osiągnięcie właściwego poziomu ochrony środowiska.	
Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzona w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r.;	Konwencja z Aarhus zobowiązuje władze do podejmowania działań mających na celu szerokie informowanie społeczeństwa o planowanych przedsięwzięciach mogących istotnie lub potencjalnie oddziaływać na środowisko. Założeniem Konwencji jest zapewnienie każdemu prawa do życia w środowisku odpowiednim dla jego zdrowia poprzez zagwarantowanie dostępu do informacji o środowisku. Konwencja zobowiązuje wszystkie strony do podejmowania działań ukierunkowanych na zwiększenie świadomości osób fizycznych i prawnych z zakresie dostępu do informacji o środowisku. W sprawach dotyczących środowiska, gwarantuje uprawnienia do dostępu do informacji, udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępu do wymiaru sprawiedliwości.	Prowadzenie oceny oddziaływania dla każdego zapisanego w PZUID działania wymagającego procedury ooś, zapewnia uwzględnienie zapisów Konwencji w sposób prawidłowy i wystarczający. Uwzględnienie udziału społeczeństwa na każdym etapie sporządzania zarówno prognozy dla dokumentu PZUID, jak i procesu ooś dla wymaganych działań zapisanych w PZUID, zapewnia zgodność projektu z zapisami Konwencji.
Protokół w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Konwencji z Espoo o ocenach oddziaływania na	W konwencji uwzględniono zasadę dotyczącą rodzajów działalności wymienionych w załączniku I do konwencji (na przykład rafinerii, lotnisk, elektrowni cieplnych i wodnych, farm wiatrowych, budowy dróg,	Prowadzenie oceny oddziaływania dla zapisanych w PZUID działań wymagających procedury ooś oraz oceny oddziaływań transgranicznych, zapewnia uwzględnienie

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzony w Kijowie dnia 21 maja 2003 r.;	linii kolejowych, rurociągów o dużych przekrojach do transportu ropy naftowej, gazu lub chemikaliów). Zgodnie z zasadą ostrożności i zapobiegania konwencja wymaga, by szkodliwy wpływ na środowisko został przewidziany i uwzględniony na wczesnym etapie planowania działalności, by zapobiec jej znaczącemu szkodliwemu transgranicznemu wpływowi na środowisko. Konwencja ma zagwarantować ocenę wpływu rodzajów działalności oraz informowanie i konsultowanie wzajemne w zakresie rodzajów działalności, które mogą mieć znaczący szkodliwy transgraniczny wpływ na środowisko.	Konwencji w sposób prawidłowy i wystarczający. Podejście wykluczające realizację działań niekorzystnie oddziałujących na środowisko, w tym wykazujących negatywne oddziaływanie transgraniczne, zapewnia zgodność projektu PZUID z zapisami dokumentu
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów	Rozporządzenia określa podstawowy cel, którym jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii w interesie promowania zrównoważonego rozwoju. Główny priorytet: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej realizowany jest poprzez:	Projekt PZUID zakłada utrzymanie parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, systematyczne utrzymywanie akwenów portowych oraz utrzymanie i remont ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej. Działania związane: <ul style="list-style-type: none"> <li>• z pogłębianiem i podczyszczaniem torów wodnych;</li> <li>• z utrzymaniem, remontami</li> </ul>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
decyzja nr 661/2010/UE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;</li> <li>• rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• oraz przebudową istniejącej infrastruktury portów i przystani, budowli hydrotechnicznych,</li> </ul> <p>wykonywane są na rzecz poprawy infrastruktury dostępu do portów, infrastruktury portowej i nabrzeżnej. Ich prowadzenie pozwala na utrzymanie infrastruktury we właściwym stanie technicznym, a zatem zwiększa dostępność i konkurencyjność polskich portów morskich. Działanie to jest zgodne z celem w zakresie promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości. Działania PZUID zapewniają zgodność z wytycznymi dotyczącymi rozwoju i usprawniania przyjaznych środowisku systemów transportu morskiego oraz dostępności portów.</p>
Europejski Zielony Ład Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu	Europejski Zielony Ład to strategia, której celem jest przeobrażenie UE „w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów	Projekt PZUID poprzez zdefiniowane cele zakłada utrzymanie parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, systematyczne utrzymywanie akwenów portowych oraz utrzymanie i remont

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
Regionów, Bruksela, dnia 11.12.2019 r. COM(2019) 640 final	<p>cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych”. Strategia dotyczy następujących inicjatyw:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ambitne cele klimatyczne UE na lata 2030 i 2050 (osiągnięcie neutralności klimatycznej);</li> <li>• czysta, przystępna cenowo energia (ograniczenie emisyjności systemu energetycznego jest istotne w osiąganiu celów klimatycznych);</li> <li>• przeobrażanie sektora przemysłu w kierunku czystej gospodarki o obiegu zamkniętym;</li> <li>• realizacja prac budowlanych i remontowych w sposób oszczędzający energię i zasoby (egzekwowanie przepisów obejmujących charakterystykę energetyczną budynków);</li> <li>• dążenie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska;</li> <li>• zachowanie i ochrona i różnorodności biologicznej;</li> </ul>	<p>ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej.</p> <p>W dokumencie Europejski Zielony Ład sformułowano obok podstawowych założeń przeciwdziałaniu zmianom klimatycznym, również założenia w zakresie ograniczenia emisji powstającej ze środków transportu. Zrównoważone gospodarowanie na obszarach morskich zmierzające do zwiększenia dostępności i wykorzystania portów dla zwiększenia możliwości transportowych, wspiera cele Europejskiego Zielonego Ładu w zakresie dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska. Przyjęty kierunek działań projektu PZUID nie jest sprzeczny z założeniami zawartymi w Zielonym Ładzie.</p>



Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• system żywnościowy oparty na zdrowych, sprawiedliwych i przyjaznych środowisku wartościach;</li> <li>• zrównoważona i inteligentna mobilność (należy m.in. zwiększyć produkcję/ wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych, ograniczyć emisję powstającą ze środków transportu).</li> </ul>	
Strategia UE adaptacji do zmiany klimatu	<p>Dokument stanowi podstawę realizacji krajowych strategii adaptacyjnych państw Unii Europejskiej, w którym określone zostały priorytety polityki w aspekcie adaptacji do zmian klimatu. W dokumencie zwraca się uwagę na konieczność realizacji działań w następujących obszarach: zdrowie i polityka społeczna; różnorodność biologiczna, ekosystemy i gospodarka wodna; rolnictwo i leśnictwo; obszary przybrzeżne i morskie; infrastruktura. Zadaniem planowanych działań jest osiągnięcie zdolności adaptacyjnych, które umożliwią reagowanie na skutki zmian klimatu. Celem dokumentu jest osiągnięcie w UE zdolności adaptacyjnych pozwalających na radzenie sobie ze skutkami zmian klimatu. Z uwagi na</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są działania związane z: - pogłębianiem, podczyszczaniem oraz z kłapowaniem lub odkładaniem urobku; - - polami refulacyjnymi; - - utrzymaniem, remontami, przebudową istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych; - - oznakowaniem i systemami nawigacyjnymi. Utrzymanie wód i urządzeń wodnych w dobrym stanie jest konieczne, aby ograniczać zagrożenia podtopień, powodzi i suszy. Prowadzone odpowiednio prace utrzymaniowe mogą zapobiec powstawaniu niektórych strat powodziowych. Prace czerpalne, refulacyjne</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>charakter dokumentu, wskazuje on ogólne ramy na rzecz zmniejszenia wrażliwości na zmiany klimatu, nie odnosi się do konkretnych działań.</p>	<p>polegające na corocznym oczyszczaniu osadników znajdujących się na redzie portu oraz toru prowadzącego z morza pełnego, mają na celu usuwanie skutków występowania ciężkich warunków hydrometeorologicznych i usuwanie zgromadzonych nanosów.</p> <p>W ramach strategii UE adaptacji do zmiany klimatu wspierane są instrumenty dotyczące zdolności adaptacyjnych pozwalających na radzenie sobie ze skutkami zmian klimatu. Przyjęty kierunek działań w projekcie PZUID sprzyjać będzie zmniejszeniu wrażliwości obszaru na zmiany klimatu oraz nie jest sprzeczny z założeniami analizowanego dokumentu.</p>
<p><i>Czysta planeta dla wszystkich</i> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu EkonomicznoSpołecznego, Komitetu Regionów i Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Europejska</p>	<p>Celem strategii jest doprowadzenie do osiągnięcia zerowej emisji gazów cieplarnianych netto do 2050 roku dzięki sprawiedliwej społecznie i racjonalnej kosztowo transformacji. Celem strategii jest wyznaczenie kierunków dla unijnej polityki klimatycznej i energetycznej. Strategia określa krajowe cele w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz przepisy mające na celu</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych. PZUID bezpośrednio przyczynia się do utrzymania i zwiększenia ruchu transportowego, zwiększenia niezawodności</p>

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
<p>długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki, dnia 28.11.2018 r., COM(2018) 773 final</p>	<p>utrzymanie unijnego poziomu pochłaniania przez grunty i lasy, absorbujące więcej CO<sub>2</sub> niż emitują dla wszystkich sektorów gospodarczych. W strategii określono kierunek transformacji energetycznej oraz dążenie do bezemisyjnego europejskiego systemu elektroenergetycznego. Wskazano, że przewiduje się, że do 2050 r. ponad 80 % energii elektrycznej będzie pochodziło z odnawialnych źródeł energii, w coraz większym stopniu zlokalizowanych na morzu.</p>	<p>infrastruktury transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Działania związane z pogłębianiem, podczyszczaniem oraz z kłapowaniem lub odkładaniem; działania związane z polami refulacyjnymi; prace związane z utrzymaniem, remontami, przebudową istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych; prace związane z oznakowaniem i systemami nawigacyjnymi nie są sprzeczne z celami Strategii. Działania wspierają niwelowanie barier w żegludze morskiej, poprzez właściwe utrzymanie infrastruktury oraz modernizację oznakowania nawigacyjnego, dając możliwość rozwoju gospodarczego obszarów morskich.</p>
<b>Analiza zapisów i celów wskazanych dokumentów na poziomie krajowym</b>		
<p>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</p>	<p>Jej głównym celem jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Cel ten jest realizowany przez cele szczegółowe, w ramach których podejmowane</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych.</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>działania uwarunkowane są koniecznością zapewnienia trwałej stabilności makroekonomicznej. Sprzyja temu realizacja przedsięwzięć infrastrukturalnych w kluczowych dziedzinach dla rozwoju gospodarczego i jakości życia, tj. m.in. w obszarze transportu. Jednym z celów dokumentu jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Działania w tym zakresie obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wdrożenie nowego systemu planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze;</li> <li>• promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego.</li> </ul> <p>Długofalowe działania zapisane w Strategii do 2030 r. to:</p>	<p>Właściciel każdego obiektu jest obowiązany go utrzymywać i użytkować zgodnie z zasadami prawa, w tym prawa budowlanego. To podstawowa zasada wynikająca z warunków użytkowania obiektów. Utrzymanie, w tym również modernizacja oznakowania nawigacyjnego ma na celu zapewnienie bezpiecznego użytkowania obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury. Do tych czynników zalicza się m.in. silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, zjawiska lodowe na morzu i zbiornikach wodnych czy powódzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednie zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska.</p> <p>Program przyczyni się do utrzymania wysokich standardów rozwijającej się morskiej infrastruktury transportowej Polski, która</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk;</li> <li>• rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową); dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych.</li> </ul> <p>W Strategii zapisano priorytety w zakresie zwiększania dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.</p>	<p>powszechnie uznawana jest za jeden z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarki narodowej. PZUID bezpośrednio przyczynia się do zwiększania dostępności transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług i bezpieczeństwa związanych z przewozem towarów i pasażerów.</p>
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko	<p>Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Celem głównym strategii jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych oraz modernizacją oznakowania nawigacyjnego.</p> <p>Właściciel każdego obiektu jest obowiązany go utrzymywać i użytkować zgodnie z zasadami prawa, w tym prawa budowlanego. To</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Cel ten realizowany jest poprzez stworzenie zintegrowanego systemu transportowego oraz stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych. Wśród celów szczegółowych Strategii znalazły się</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej;</li> <li>• poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;</li> <li>• bezpieczeństwo i niezawodność;</li> <li>• ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.</li> </ul> <p>Strategia wskazuje, że istotnym elementem rozwoju infrastruktury dostępu do polskich portów morskich jest utrzymanie i rozbudowa (w tym pogłębienie) torów podejściowych do portów od strony morza (gdzie wyznacznikiem i naturalnym ograniczeniem jest głębokość torów wodnych w cieśninach duńskich)</p>	<p>podstawowa zasada wynikająca z warunków użytkowania obiektów. Utrzymanie ma na celu zapewnienie bezpiecznego użytkowania obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziaływujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury. Do tych czynników zalicza się m.in. silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, zjawiska lodowe na morzu i zbiornikach wodnych czy powodzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednie zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska. PZUID bezpośrednio przyczynia się do zwiększania i poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, zwiększenia niezawodności infrastruktury transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>oraz torów wodnych. Działania inwestycyjne w tym zakresie będą obejmować przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizację torów wodnych zgodnie z nowymi technologiami oznakowania nawigacyjnego i jego monitorowanie, zarządzanie ryzykiem oraz analizy ekonomiczne i nawigacyjne ich parametrów;</li> <li>• stworzenie kompatybilnych warunków na styku wody morskie - wody śródlądowe w celu wydłużenia dróg transportu wodnego poprzez lepsze wykorzystanie dróg śródlądowych jako dostępu od strony lądu.</li> </ul>	
<p>Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r. (KRTI) wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko</p>	<p>Proponowane w KRTI działania obejmują rozwiązania w zakresie transportu: drogowego, kolejowego, morskiego i wodnego śródlądowego, ale także koncentrują się na działaniach infrastrukturalnych, organizacyjnych, fiskalnych czy technologicznych, tak aby w 2030 r. osiągnąć większy udział kolei oraz innych przyjaznych dla środowiska gałęzi i form transportu w przewozach towarowych. Celem głównym KRTI jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych.</p> <p>PZUID bezpośrednio przyczynia się do utrzymania i zwiększania ruchu transportowego, zwiększenia niezawodności infrastruktury transportowej oraz poprawy</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>transportu kolejowego w przewozach intermodalnych.</p> <p>Cel główny jest realizowany przez cele szczegółowe dotyczące wsparcia multimodalnych łańcuchów logistycznych, działań wzmacniających pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego wobec innych gałęzi transportu oraz wykorzystanie nowoczesnych technologii wspierających organizację i rozwój przewozów intermodalnych. Stosowanie nowoczesnych technologii, wprowadzenie w szerszej skali procesów automatyzacji i cyfryzacji w logistyce dostaw poprawi efektywność działania transportu intermodalnego, wzmacniając jego konkurencyjność. Jak wskazano w KRTI najważniejszymi elementami transportu intermodalnego warunkującymi jego dalszy rozwój są m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sieć węzłów przeładunkowych;</li> <li>• sieć powiązań komunikacyjnych między żeglugą śródlądową a innymi gałęziami transportu poprzez budowę sieci optymalnie skomunikowanych terminali intermodalnych oraz stref aktywności logistycznej i gospodarczej na bazie portów rzecznych;</li> </ul>	<p>warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.</p> <p>Działania zawarte w projekcie PZUID ukierunkowane są na bieżące utrzymanie infrastruktury morskiej i zapobieganie degradacji torów wodnych, falochronów, systemów nawigacji i pozostałych elementów infrastruktury.</p> <p>Właściwe utrzymanie obiektów portowych oraz pozostałej infrastruktury żeglugowej, w bezpośredni sposób realizuje założenia KRTI warunkując funkcjonowanie portów morskich wraz z infrastrukturą dostępową, stanowiącą elementy transportu intermodalnego.</p>



Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dobrze funkcjonujące porty morskie z dobrze rozwiniętą infrastrukturą dostępową;</li> <li>• efektywna współpraca przewoźników kolejowych z operatorami transportu intermodalnego.</li> </ul> <p>Infrastruktura punktowa wykorzystywana w przewozach intermodalnych to przede wszystkim terminale intermodalne, centra logistyczne, porty morskie oraz bocznicie kolejowe. Jak wskazano w dokumencie, aby w pełni realizować rosnący wolumen towarów konieczne jest stałe zwiększanie zdolności przeładunkowej istniejących terminali intermodalnych.</p>	
Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjności i zasobooszczędności systemu transportu	<p>Podstawowe priorytety zapisane w dokumencie dotyczą wzrostu sektora transportu przy jednoczesnym obniżeniu emisji o 60 % o zmniejszenie zużycia energii, korzystania z nowoczesnej infrastruktury i ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko oraz najważniejsze zasoby naturalne, takie jak wodę, ziemię i ekosystemy.</p> <p>Realizacja założeń oparta powinna być między innymi o:</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych.</p> <p>Działania PZUID ukierunkowane są na bieżące utrzymanie, remonty, przebudowę istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych; prace związane z</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• efektywną sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami o rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu wodnego i kolejowego na dalekie odległości o porty morskie jako centra logistyczne wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu;</li> <li>• równe szanse na całym świecie dla podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów o stosowanie i egzekwowanie restrykcyjnych norm dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, ochrony środowiska i warunków pracy poprzez zastosowanie lepszych technologii, paliw i działań.</li> </ul> <p>Dokument definiuje cele na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40 % do 2050 r.;</li> <li>• do 2030 r. 30 %, a do 2050 r. 50% drogowego transportu towarów na odległościach większych</li> </ul>	<p>oznakowaniem i systemami nawigacyjnymi. Działania te są zgodne z założeniami i celami Białej Księgi, m.in. w zakresie wspierania rozwoju infrastruktury sektora morskiego oraz minimalizacji barier w żegludzie morskiej, poprzez właściwe utrzymanie infrastruktury. PZUID bezpośrednio przyczynia się do zwiększania i poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, zwiększenia niezawodności infrastruktury transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym.</li> </ul> <p>Rozwój sektora musi opierać się na kilku założeniach zdefiniowanych jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wydajne wykorzystanie transportu i infrastruktury dzięki zastosowaniu lepszych systemów zarządzania ruchem i informacji (np. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS);</li> <li>• zastosowanie zaawansowanych środków logistycznych i rynkowych, takich jak pełny rozwój zintegrowanego europejskiego rynku kolejowego;</li> <li>• zniesienie ograniczeń w zakresie kabotażu;</li> <li>• zniesienie barier w żegludze morskiej bliskiego zasięgu;</li> <li>• brak zakłóceń cenowych.</li> </ul>	
Polityka Ekologiczna Państwa 2030	<p>Głównym celem Polityki jest rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców. Cele szczegółowe dotyczą zdrowia, gospodarki i klimatu. Realizacja celów środowiskowych ma być wspierana przez cele horyzontalne dotyczące</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>edukacji ekologicznej oraz efektywności funkcjonowania instrumentów ochrony środowiska. W polityce wskazano m.in. na konieczność podjęcia działań adaptacyjnych dla sektora transportu i budownictwa. Wskazano, że transport ze względu na swój przestrzenny charakter jest jednym z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu działem gospodarki. Skutki zmian klimatu, takie jak silne ulewy, wiatry, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i gradu, burze, niska i wysoka temperatura czy ograniczenia widoczności, mają wyraźny wpływ na wszystkie rodzaje transportu: w tym również żegludowy. Działania Polityki będą zatem wspierać opracowanie i rozwoju nowych standardów projektowania infrastruktury transportowej oraz modernizacji już istniejącej infrastruktury transportowej.</p>	<p>portowych. Działania zaplanowane w projekcie PZUID ukierunkowane na bieżące utrzymanie infrastruktury morskiej, zapewniają bezpieczne użytkowanie obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury. Do tych czynników zalicza się m.in. silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, zjawiska lodowe na morzu i zbiornikach wodnych czy powodzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednie zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska. Działania zapisane w PZUID nie są sprzeczne z celami Polityki.</p>
<p>Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko</p>	<p>Program przygotowany został w celu realizacji „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, tj. kluczowego dokumentu Państwa Polskiego w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej, w której wskazany został jako jeden z tzw. projektów</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są działania związane z pogłębianiem, podczyszczaniem oraz z kłapowaniem lub odkładaniem urobku; prace związane z polami refulacyjnymi; prace związane z utrzymaniem, remontami, przebudową istniejącej infrastruktury portów i</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>strategicznych. Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, odnoszącym się do problematyki funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich, wskazując najważniejsze, niezbędne do podjęcia działania. Głównym celem programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego. Mają one pełnić rolę kluczowych węzłów, globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej i przyczynić się do większego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Program obejmuje trzy województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Uwzględniono w nim: 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych oraz 50 przystani. Najważniejsze przedsięwzięcia wyszczególnione w programie dotyczą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską;</li> </ul>	<p>przystani oraz budowli hydrotechnicznych; prace związane z oznakowaniem i systemami nawigacyjnymi. Działania zaplanowane w projekcie PZUID ukierunkowane na bieżące utrzymanie infrastruktury morskiej, zapewniającej dostęp do portów, utrzymanie drożności podejścia do portów i przystani, systematyczne utrzymywanie akwenów portowych i remontem obiektów, realizują bezpośrednio cele Programu. Realizacja działań zaplanowanych w projekcie PZUID zapewni sprawne funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich, a także przyczyni się do wykorzystania w pełni ich potencjału.</p> <p>Utrzymywanie obiektów wskazanych w projekcie PZUID jest niezwykle ważne dla dalszego dynamicznego rozwoju portów oraz utrzymania i wzmocnienia ich pozycji wśród portów europejskich. Planowane działania są niezbędne dla zapewnienia poprawnego funkcjonowania transportu morskiego. Dzięki pracom utrzymaniowym oraz przywróceniu parametrów torów wodnych, wzrośnie</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;</li> <li>• budowa: Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i Terminala Kontenerowego w Świnoujściu.</li> </ul> <p>Osiągnięcie celów programowych zapewnią m.in. zadania inwestycyjne w infrastrukturę portową, a także dostępową – służące pełnej integracji portów morskich w ramach wielogałęziowych (multimodalnych i intermodalnych) łańcuchów transportowych. Dla uszczegółowienia, a zarazem wsparcia dla realizacji celu głównego Programu, sformułowano cele szczegółowe, które mają charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy. Jako Priorytet 1 określono rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza. Konkretnym zadaniem wskazanym w Programie jest m. in. Pogłębienie i utrzymanie torów podejściowych (infrastruktury dostępu do portów od strony morza), zmianę pozostałych parametrów takich jak: szerokość, promienie łuków, itp.</p>	<p>atrakcyjność turystyczna miast i miejscowości portowych.</p>

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
<p>Program wieloletni – „Utrzymanie morskich dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko</p>	<p>Celem programu wieloletniego jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, położonych w rejonie ujścia Odry. Jak wskazano w programie, tory wodne, których parametry limitują możliwość korzystania z portów przez statki morskie, podlegają stałemu sptycaniu, którego intensywność jest trudna do oszacowania. Dla niezakłóconego funkcjonowania portów zapisano niezbędne działania mające na celu ich ciągłe pogłębianie w celu utrzymania nie pogorszonych głównych parametrów toru, tj. gwarantowanej w przepisach prawa głębokości i szerokości. Program wskazuje również jako cel podstawowy utrzymanie bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi, a także zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa takich jak system VTS, system monitorowania kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych znaków stałych i pływających, stałe i pływające oznakowanie nawigacyjne i łączność światłowodową na linii Świnoujście - Szczecin.</p>	<p>W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych, także w rejonie ujścia Odry. Działania PZUID związane z pogłębianiem, podczyszczaniem oraz z kłapowaniem lub odkładaniem urobku; prace związane z polami refulacyjnymi; prace związane z utrzymaniem, remontami, przebudową istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych; prace związane z oznakowaniem i systemami, bezpośrednio realizują założenia wieloletniego programu. Realizacja części działań przewidziana jest bezpośrednio w obszarze oddziaływania programu wieloletniego. PZUID/PZUID jest spójny w działaniach z działaniami zapisanymi w programie wieloletnim, a część z zaplanowanych w projekcie PZUID działań, jest tożsama z działaniami umieszczonymi w Programie.</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030	<p>Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 wyznacza następujące cele klimatyczno-energetyczne na 2030 r.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7% redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS w porównaniu do poziomu w roku 2005;</li> <li>• 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto (cel 23% będzie możliwy do osiągnięcia w sytuacji przyznania Polsce dodatkowych środków unijnych, w tym przeznaczonych na sprawiedliwą transformację), uwzględniając: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 14% udziału OZE w transporcie;</li> <li>○ roczny wzrost udziału OZE w ciepłownictwie i chłodnictwie o 1,1 pkt. proc. średniorocznie;</li> </ul> </li> <li>• wzrost efektywności energetycznej o 23% w porównaniu z prognozami PRIMES2007;</li> <li>• redukcję do 56-60% udziału węgla w produkcji energii elektrycznej.</li> </ul> <p>Sformułowano cele obejmują zatem m.in.: redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz inne działania</p>	<p>W projekcie PZUID największy nacisk położono na działania utrzymaniowe, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa portów i utrzymanie parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Cele dotyczące przywrócenia oraz ciągłego utrzymywania parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są zgodne z celami Planu w zakresie działania: wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku (transport kolejowy, transport morski oraz żegluga śródlądowa). Tym samym wskazane w projekcie PZUID cele nie są sprzeczne z założeniami i celami Krajowego planu na rzecz energii i klimatu.</p>



Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>służące adaptacji do zmian klimatu, poprzez zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu. Dla osiągnięcia ww. celów przewiduje się uruchomienie działań mitygacyjnych i adaptacyjnych do zmian klimatu oraz działań mających na celu wspieranie projektów z zakresu transportu przyjaznego środowisku (transport kolejowy, transport morski oraz żegluga śródlądowa).</p>	
<p>Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</p>	<p>Polityka morska RP ma służyć usystematyzowaniu celów i działań państwa w zakresie gospodarki morskiej. Obejmuje ona wszystkie dziedziny życia politycznego, gospodarczego, społecznego, naukowego i kulturalnego kraju, które są powiązane z morzem. Cele polityki morskiej zostały sformułowane w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wzmocnienie pozycji polskich portów morskich;</li> <li>• zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego;</li> <li>• zapewnienie bezpieczeństwa morskiego;</li> <li>• poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego;</li> </ul>	<p>W projekcie PZUID największy nacisk położono na działania utrzymaniowe mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa portów i utrzymanie parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Cele dotyczące przywrócenia oraz ciągłego utrzymywania parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są zgodne z celami PRPPM w zakresie działania „wzmocnienie pozycji polskich portów morskich” oraz działania „zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego”. W</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach;</li> <li>• racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego;</li> <li>• zrównoważone zarządzanie rybołówstwem morskim;</li> <li>• wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju;</li> <li>• usprawnienie zarządzania morskiego.</li> </ul> <p>Wśród wymienionych kierunków priorytetowe znaczenie mają: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego.</p>	<p>Polityce morskiej realizacja tych działań przewidziana jest poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza.</li> </ul> <p>Działania określone w projekcie PZUID są spójne z celami Polityki morskiej RP.</p>
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030)	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 to podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa. Strategia ta jest zbiorem wspólnych wartości, zasad współpracy rządu i samorządów oraz partnerów społeczno-gospodarczych na rzecz rozwoju kraju i województw. Dokument określa systemowe ramy prowadzenia polityki regionalnej zarówno przez rząd wobec regionów, jak i wewnątrz regionalne.	W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych. Działania PZUID związane z pogłębianiem, podczyszczaniem oraz z kłapowaniem lub odkładaniem urobku; prace związane z polami refulacyjnymi; prace związane z utrzymaniem,

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>W Strategii określono 7 wyzwań dla polityki regionalnej, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska;</li> <li>• przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych;</li> <li>• rozwój i wsparcie kapitału ludzkiego i społecznego;</li> <li>• wzrost produktywności i innowacyjności regionalnych gospodarek;</li> <li>• rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach;</li> <li>• zwiększenie efektywności zarządzania rozwojem (w tym finansowania działań rozwojowych) oraz współpracy między samorządami terytorialnymi i między sektorami;</li> <li>• przeciwdziałanie nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych.</li> </ul>	<p>remontami, przebudową istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych, są zgodne z działaniami KSRR m.in. w zakresie działania związanego z poprawą dostępności do portów morskich i stworzeniem im korzystnych warunków rozwoju poprzez właściwe utrzymanie infrastruktury. Działania określone w projekcie są zatem spójne z założeniami zawartymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030.</p>

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
	<p>W strategii wskazano, że działania związane z poprawą dostępności do portów morskich i stworzenie im korzystnych warunków rozwoju są istotne i są ważną częścią systemu transportu. Transport morski, obejmujący żeglugę morską i porty morskie, ma udział na poziomie 35-50 % w całości międzynarodowego handlu Polski, a dla wielu typów ładunków oraz wielu relacji i kierunków handlowych nie ma dla niego substytutu. W celu zminimalizowania i ograniczenia przeszkód utrudniających rozwój portów morskich, a tym samym podniesienia konkurencyjności i atrakcyjności inwestycyjnej regionów, nie tylko nadmorskich, ale i w głębi kraju – z uwagi na wpływ transportu morskiego na wszystkie gałęzie przemysłu w kraju – konieczne jest powiązanie rozwoju portów morskich z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej. W ramach KSRR2030 realizowane będą m.in. inwestycje w niskoemisyjne/zeroemisyjne środki transportu, inwestycje drogowe i kolejowe, śródlądowe drogi wodne i porty morskie.</p>	
Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych	To dokument strategiczny, który bezpośrednio dotyczy kwestii adaptacji do zachodzących zmian	W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury

<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
<p>na zmiany klimatu do roku 2020 – SPA2020 (SPA), Uchwała Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r.</p>	<p>klimatu. Głównym celem SPA jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmieniającego się klimatu. SPA przewiduje działania z zakresu wzmocnienia wsparcia dla badań naukowych i tworzenia programów badawczych dotyczących tematyki adaptacji. W ramach działań realizowanych w zakresie adaptacji do zmian klimatu powinny się znaleźć działania dotyczące utworzenia programów i finansowanie badań w zakresie m.in.: transportu oraz gospodarki wodnej i morskiej.</p> <p>Zdefiniowane działania w ramach SPA obejmują zarówno przedsięwzięcia techniczne (np. budowę niezbędnej infrastruktury przeciwpowodziowej i ochrony wybrzeża), jak i zmiany regulacji prawnych (np. zmiany w systemie planowania przestrzennego ograniczające możliwość zabudowy terenów zagrożonych powodzią, podtopieniami i osuwiskami, bardziej elastyczne procedury szybkiego reagowania na klęski żywiołowe), wdrożenie systemów monitoringu odnoszących się do poszczególnych dziedzin i obszarów oraz szerokie</p>	<p>zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych.</p> <p>Działania zaplanowane w projekcie PZUID ukierunkowane są na bieżące utrzymanie infrastruktury morskiej i zapobieganie degradacji torów wodnych, falochronów, systemów nawigacji i pozostałych elementów infrastruktury. Cele te nie są sprzeczne z założeniami i celami SPA. Działania PZUID w zakresie prowadzenia ekspertyz i projektów niezbędnych do wykonania modernizacji, przebudów i remontów infrastruktury portowej i dostępowej do małych portów i przystani oraz badania i wykonywania raportów środowiskowych, będzie gwarantować zapewnienie zgodności z celami klimatycznymi SPA. Realizacji działań utrzymaniowych poprzedzona wykonywaniem dla nich ekspertyz i opinii środowiskowych (gdy jest to wymagane), uwzględniających cele klimatyczne, zapewni spójność zadań ujętych w</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>upowszechnianie wiedzy na temat koniecznej zmiany zachowań gospodarczych.</p> <p>Dla kierunku działań 1.2- adaptacja strefy przybrzeżnej do zmian klimatu wskazano następujące działania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• uwzględnianie aktualnego i potencjalnego wzrostu poziomu morza i zagrożenia powodziowego w planach inwestycyjnych w strefie nadmorskiej i wodach przybrzeżnych;</li> <li>• działania stabilizacyjne linii brzegowej i zapobieganie erozji i zanikowi plaż oraz degradacji klifów;</li> <li>• kontynuacja i rozwój stałego monitoringu stanu brzegów morskich i strefy wód przybrzeżnych.</li> </ul>	<p>projekcie PZUID z kierunkiem 1.2 SPA - adaptacja strefy przybrzeżnej do zmian klimatu.</p>
Ocena planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000	<p>Poradnik jest dokumentem, który ma służyć pomocą metodyczną przy przeprowadzaniu lub analizie ocen wymaganych przez Artykuł 6(3) i (4) Dyrektywy Siedliskowej. Oceny te konieczne są w przypadku, gdy przedsięwzięcie lub plan może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000. W poradniku zawarto główne wytyczne metodyczne oraz opisano</p>	<p>Działania ujęte w projekcie PZUID nie są sprzeczne z nadrzędnym celem, dla którego powołano sieć obszarów Natura 2000, tj. z potrzebą zahamowania spadku różnorodności biologicznej oraz odbudowy zdegradowanych ekosystemów. Dodatkowo podejście wykluczające realizację działań niekorzystnie wpływających na cele środowiskowe,</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	kolejne etapy oceny wynikającej z Artykułu 6 Dyrektywy Siedliskowej.	poprzedzone wykonaniem ooś, powinno zapewniać zgodność projektu PZUID z artykułem 6 Dyrektywy Siedliskowej.
Poradniki krajowych organów ochrony środowiska związane ze strategiczną OOŚ, obszarami Natura 2000, Ramową Dyrektywą Wodną oraz przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, przygotowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe	Dyrektywa siedliskowa definiuje główny cel następująco: „ <i>Uznając za główny cel niniejszej dyrektywy wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych (...); zakłada się, że zachowanie takiej różnorodności biologicznej może w niektórych przypadkach wymagać utrzymania lub wręcz pobudzania działalności człowieka. W zależności od tego czy danym teren obszaru Natura 2000 obejmuje obszar morski, w dokumencie planistycznym dla tego obszaru wskazuje się dedykowane dla morza działania.</i> ”	Działania ujęte w projekcie PZUID nie są sprzeczne z celem nadrzędnym, dla którego powołano sieć obszarów Natura 2000, tj. z potrzebą zahamowania spadku różnorodności biologicznej oraz odbudowy zdegradowanych ekosystemów. Prowadzenie oceny oddziaływania dla działania zapisanego w projekcie PZUID wymagającego procedury ooś (w przypadku takiego wymogu prawnego) oraz uwzględnienie w sposób prawidłowy i wystarczający problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej, zapewnia zgodność z poradnikiem.
Poradnik dotyczący uwzględniania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko	Poradnik dotyczący uwzględniania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, dotyczy uwzględniania w sposób prawidłowy problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Poradnik	Prowadzenie oceny oddziaływania dla działania zapisanego w PZUID, wymagającego procedury ooś, w oparciu o wytyczne poradnika, zapewnia uwzględnienie w sposób prawidłowy i wystarczający problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej.

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	wskazuje przykłady głównych problemów związanych ze zmianami klimatu i różnorodnością biologiczną, które należy uwzględnić w ramach ooś.	
Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy	Plan gospodarowania wodami PGW jest nadrzędnym dokumentem planistycznym w gospodarce wodnej, jego głównym celem jest stworzenie ram zarządzania zasobami wodnymi prowadzącymi do osiągnięcia celów środowiskowych w jednolitych częściach wód. PGW stanowią podstawę podejmowania decyzji kształtujących stan zasobów wodnych i zasady gospodarowania nimi w przyszłości. PGW służą między innymi koordynowaniu działań mających na celu osiągnięcie lub utrzymanie, co najmniej dobrego stanu wód oraz ekosystemów od wody zależnych, poprawę stanu zasobów wodnych, poprawę możliwości korzystania z wód. Elementem PGW są działania, które mają zapewnić osiągnięcie celów środowiskowych.	W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych. Działania zaplanowane w projekcie PZUID, ukierunkowane na bieżące utrzymanie infrastruktury morskiej, nie są sprzeczne z celami środowiskowymi zapisanymi w PGW. Właściciel lub zarządca obiektu jest obowiązany go utrzymywać i użytkować zgodnie z zasadami. Szczególny obowiązek spoczywa na właścicielu urzędnego wodnego, który zobligowany jest do utrzymywania tego urzędnego w należytym stanie. Zgodnie z przepisami prawa, utrzymywanie urzędów wodnych należy do ich właścicieli i polega na eksploatacji, konserwacji oraz remontach, w celu zachowania ich funkcji. Utrzymanie ma na celu zapewnienie bezpiecznego użytkowania



Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
		<p>objektu, w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury. Do tych czynników zalicza się m.in.: silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, zjawiska lodowe na morzu i zbiornikach wodnych czy powódzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednie zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska.</p> <p>Działania utrzymaniowe są zgodne z celami PGW, jeżeli realizacja działań nie będzie naruszać celów środowiskowych. Zgodność z celami PGW uzyskają te działania, dla których wykonana ocena oddziaływania na środowisko wskaże brak wpływu na cele środowiskowe określone dla jednolitych części wód (o ile ocena ta jest wymagana przepisami prawa). Podejście wykluczające realizację działań niekorzystnie wpływających na cele</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
		środowiskowe zapewnia zgodność projektu PZUID z celami PGW.
Plany zarządzania ryzykiem powodziowym PZRP	Celem planów zarządzania ryzykiem powodziowym jest ograniczenie potencjalnych, negatywnych skutków powodzi dla życia i zdrowia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej. Realizacja działań zapisanych w PZRP powinna doprowadzić do obniżenia strat powodziowych i minimalizacji zidentyfikowanych zagrożeń. Celem PZRP jest również zapewnienie skutecznego zarządzania ryzykiem powodziowym w przyszłości, stwarzając jednocześnie szanse na proaktywne podejście w inicjowaniu i wdrażaniu działań inwestycyjnych oraz instrumentów je wspomagających.	Działania ujęte w Projekcie PZUID nie są sprzeczne z celami PZRP. Wszystkie działania zapisane w ramach celów Projektu PZUID będą wspierać realizację celów związanych z ograniczaniem zagrożeń powodziowych. Cele dotyczące przywrócenia oraz utrzymywania parametrów infrastruktury; utrzymywania drożności podejścia i akwenów portowych ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej; coroczne pogłębianie konserwacyjne torów wodnych, ukierunkowane są na zapobieganie powstawaniu lub minimalizację negatywnych skutków naturalnych zjawisk/procesów klimatycznych, w tym m. in powodzi oraz erozji i akumulacji materiału wleczonego.
Aktualizacja wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich polskiej strefy Morza Bałtyckiego	Opracowanie okresowej oceny stanu środowiska wód morskich wynika z zapisów RDSM. Dobry stan środowiska morskiego oznacza „taki stan środowiska wód morskich tworzących zróżnicowane i dynamiczne	W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani,

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>pod względem ekologicznym oceany i morza, które są czyste, zdrowe i urodzajne w odniesieniu do panujących w nich warunków, zaś wykorzystanie środowiska morskiego zachodzi na poziomie, który jest zrównoważony i gwarantuje zachowanie możliwości użytkowania i prowadzenia działań przez obecne i przyszłe pokolenia”. Osiągnięcie dobrego stanu środowiska wód morskich będzie możliwe dzięki opracowaniu i wdrożeniu strategii morskiej, która jest zbiorem instrumentów ochrony środowiska ukierunkowanych na ochronę środowiska morskiego. Ocena stanu służy aktualizacji zestawu celów środowiskowych zgodnie z art. 10 RDSM, ustanowieniu zaktualizowanych programów monitoringu zgodnie z art. 11 RDSM oraz zaprojektowaniu przyszłych programów działań zgodnie z art. 13 RDSM, które będą minimalizować negatywny wpływ oddziaływania antropogenicznego na środowisko morskie.</p> <p>Wśród rodzajów zmian branych pod uwagę przy ocenie hydromorfologicznej stan wód morskich, wskazano naruszenie osadów poprzez działania:</p>	<p>systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych. Właściciel lub zarządca obiektu jest obowiązany go utrzymywać i użytkować zgodnie z zasadami. Szczególny obowiązek spoczywa na właścicielu urządzenia wodnego, który zobligowany jest do utrzymywania tego urządzenia w należytym stanie. Zgodnie z przepisami prawa, utrzymywanie urządzeń wodnych należy do ich właścicieli i polega na eksploatacji, konserwacji oraz remontach w celu zachowania ich funkcji. Działania realizowane w ramach PZUID, dotyczące utrzymania infrastruktury, bezpośrednio wpływają na wymiarowanie wskaźników oceny stanu wód morskich.</p> <p>Do działań nie wpływających negatywnie na wskaźniki oceny stanu zaliczyć będzie można te działania, dla których wykonana ocena oddziaływania na środowisko (o ile jest wymagana), wskaże brak wpływu na cele środowiskowe określone dla jednolitych części wód przybrzeżnych i przejściowych. Podejście wykluczające realizację działań niekorzystnie</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pogłębianie istniejących torów wodnych poprzez utrzymanie określonej głębokości istniejącego toru wodnego;</li> <li>• zmiany powierzchniowych osadów dennych poprzez prace podwodne, np. trałowanie lub inne działania mające wpływ na powierzchniowe osady denne;</li> <li>• składowanie urobku bagrowanego poprzez składowanie osadów pochodzących z prac pogłębiarskich lub w procesie zasilania brzegu.</li> </ul> <p>Jako czynnik podlegający ocenie wskazano również zabudowę hydrotechniczną, jako element związany z utratą dna, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pirsy, ostrogi, różne struktury na jednym lub wielu fundamentach wchodzące w morze; także budowle pojedyncze, farmy wiatrowe;</li> <li>• zmiany kierunku przepływu - stałe budowle zmieniające znacznie kierunek falowania i prądów litoralnych, łamacze fal, falochrony, bariery, falochrony wychodzące w morze, z przerwami &lt; 20% długości całkowitej;</li> </ul>	<p>wpływających na cele środowiskowe jcwpr przejściowych i przybrzeżnych, nie jest niezgodne z celami analizowanego dokumentu. Dodatkowo przeprowadzona w ramach niniejszej Prognozy analiza potencjalnych oddziaływań planowanych w projekcie PZUID prac i działań oraz wskazanie dodatkowych warunków ich realizacji i środków łagodzących, będzie minimalizować ryzyko wystąpienia wpływu na wskaźniki oceny stanu wód przejściowych i przybrzeżnych. .</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zmiany kierunku przepływu - występowanie toru wodnego o znacznej głębokości w stosunku do głębokości akwenu tylko na zalewach.</li> </ul> <p>Elementy te brane są pod uwagę w ocenie stanu wód morskich i bezpośrednio przekładają się na ich stan.</p>	
Aktualizacja Programu Ochrony Wód Morskich - projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie Programu ochrony wód morskich – nr wykazu RCL RD719	Obowiązek opracowania programu ochrony wód morskich wynika z przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej), zwanej dalej „RDSM”, która nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek podejmowania niezbędnych działań na rzecz osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego najpóźniej do 2020 r. W POWM zapisane są działania, które umożliwią osiągnięcie bądź utrzymanie celów środowiskowych, zdefiniowanych na wcześniejszych etapach opracowywania strategii morskiej. W ramach aPOWM zaproponowano 59 działań, na które składa się 36 działań nowych oraz 23 działania kontynuowane, określone w poprzednim Krajowym	W projekcie PZUID zapisane są cele związane z utrzymaniem parametrów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, utrzymaniem drożności podejścia do portów i przystani, systematycznym utrzymywaniem akwenów portowych. Działania realizowane w ramach PZUID dotyczące utrzymania, remontów, przebudowy istniejącej infrastruktury portów i przystani oraz budowli hydrotechnicznych, bezpośrednio wpływają na poprawę parametrów żeglugi, a tym samym na większą dostępność do portów i przystani morskich. Wzrost intensywności żeglugi może przyczynić się do wzrostu presji związanej z hałasem na skutek zwiększenia liczby kursów i przewozów. Jednocześnie poprawa parametrów żeglugowych wpłynie na poprawę warunków

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>programie ochrony wód morskich. Wszystkie te działania mają na celu utrzymanie bądź osiągnięcie dobrego stanu środowiska morskiego, także poprzez poprawę stanu jednolitych części wód na lądzie. Wśród działań związanych bezpośrednio z prowadzeniem żeglugi wskazano działania dotyczące opracowania narzędzi do wprowadzenia systemu zarządzania w żegludze morskiej i śródlądowej oraz działania ukierunkowane na cechę D1 ssaki morskie, mające na celu ograniczenie przestrzenne i czasowe hałasu impulsowego. W POMW wskazano, że w związku z tym, że realizacja nowych działań jest zaplanowana do 2024 r., nie ma możliwości osiągnięcia celów środowiskowych w tej perspektywie czasowej. W perspektywie 2027 r. wdrożenie działań ma szansę zredukować presję związaną z hałasem impulsowym, chyba że nastąpi bardzo intensywny wzrost jego emisji w wyniku np. budowy morskich farm wiatrowych i związanego z tym palowania. W POWM wskazano również na konieczność redukcji presji związanej z hałasem ciągłym, który związany jest głównie z żeglugą.</p>	<p>żeglugowych i tym samym na zmniejszenie sytuacji zagrażających jakości środowiska, np. konieczności wykonywania manewrów związanych z trudnościami podejścia do portów, zmniejszenie ryzyka kolizji lub osiadania jednostek pływających na mieliznach.</p> <p>Działania utrzymaniowe nie pogorszą oceny stanu wód morskich, jeżeli ich realizacja nie będzie naruszać celów środowiskowych i nie wpłynie na obniżenie lub pogorszenie wskaźników oceny stanu. Do działań nie wpływających negatywnie na wskaźniki oceny stanu zaliczyć będzie można te działania, dla których wykonana ocena oddziaływania na środowisko (o ile jest wymagana), wskaże brak wpływu na cele środowiskowe określone dla jednolitych części wód przybrzeżnych i przejściowych. Podejście wykluczające realizację działań niekorzystnie wpływających na cele środowiskowe jcwp przejściowych i przybrzeżnych, nie jest niezgodne z celami analizowanego dokumentu. Dodatkowo przeprowadzona w ramach niniejszej Prognozy</p>

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
		analiza potencjalnych oddziaływań planowanych w projekcie PZUID prac i działań oraz wskazanie dodatkowych warunków ich realizacji i środków łagodzących, będzie minimalizować ryzyko wystąpienia negatywnych oddziaływań na wody przejściowe i przybrzeżne.
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U z 2021 r. poz. 935, z późn. zm.)	<p>Projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych (PZPMWW) sporządza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, stosując podejście ekosystemowe oraz mając na względzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu;</li> <li>• obronność i bezpieczeństwo państwa;</li> <li>• koordynację działań odpowiednich podmiotów i sposobów wykorzystania morza.</li> </ul> <p>Plan jako dokument dla którego opracowywana jest prognoza oddziaływania na środowisko musi uwzględniać:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wpływ na ekosystem planowanej działalności człowieka, który ma być utrzymywany na poziomie umożliwiającym osiągnięcie i</li> </ul>	Działania zapisane w projekcie PZUID są zgodne z celami PZPMWW. Nadrzędnym celem PZPMWW jest bowiem wskazanie zasad korzystania z przestrzeni morskiej, uwzględniających jej przyszłe użytkowania. Prowadzenie oceny oddziaływania dla zapisanych w projekcie PZUID działań wymagających procedury oś oraz oceny oddziaływań transgranicznych, zapewnia uwzględnienie celów PZPMWW w sposób prawidłowy i wystarczający. Podejście wykluczające realizację działań niezgodnych z zapisami warunków PZPMWW oraz niekorzystnie oddziałujących na środowisko, zapewnia zgodność projektu PZUID z zapisami dokumentu. Ponadto realizowane działania zaplanowane w projektowanym Programie, będą musiały być realizowane zgodnie z

Tytuł dokumentu	Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym	Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem
	<p>utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zachowanie zarówno zdolność do prawidłowego funkcjonowania ekosystemu, jak i odporności na zmiany środowiskowe, powstałe w wyniku działalności człowieka;</li> <li>• umożliwienie trwałego i zrównoważonego użytkowanie zasobów i usług ekosystemowych przez obecne i przyszłe pokolenia.</li> </ul> <p>W planie określono warunki korzystania z akwenów w kontekście zachowania i ochrony walorów przyrodniczych (w tym utrzymania i poprawy stanu ekologicznego). Należą do nich m.in. warunki zapisane w 94 kartach akwenów takie jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zakaz odkładania urobku w sposób, który znacznie zakłóci tarło i podchów narybku ryb komercyjnych w pewnych określonych okresach czasu,</li> <li>• ograniczenie prowadzenia prac związanych z utrzymaniem bezpiecznego dostępu do portu do sposobów: nienaruszających systemu ochrony brzegu; niezakłócających znacznie tarła i podchowu narybku ryb komercyjnych w pewnych określonych okresach czasu,</li> </ul>	<p>obowiązującymi w obszarach morskich przepisami.</p>



<b>Tytuł dokumentu</b>	<b>Analiza zapisów i celów wskazanych w dokumentach na poziomie międzynarodowym/ wspólnotowym/ krajowym</b>	<b>Analiza powiązań ocenianego projektu PZUID z analizowanym dokumentem</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="719 336 1323 443">• zakaz wznoszenia sztucznych wysp i konstrukcji w sposób zaburzający drożność korytarzy migracyjnych.</li></ul>	