

**Plan zagospodarowania przestrzennego
dla niemieckiej wyłącznej strefy
ekonomicznej na Morzu Północnym
i Morzu Bałtyckim**

**Ocena udziału w konsultacjach
zgodnie z § 9 ustęp 4
w związku z ustępem 2 ustawy ROG
(o planowaniu przestrzennym)**

– przekład nieoficjalny –

**Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych,
Budownictwa i Wspólnoty
Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii**

1 września 2021 r.

Tabela zawierająca ocenę udziału w konsultacjach zgodnie z § 9 ustęp 4 w związku z ustępem 2 ustawy ROG

Kolumny „Rozdział”, „Ustalenia”, „Ustalenie ogr.” i „Stanowisko” odnoszą się do 1. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
1	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE				<p>Transgraniczne oddziaływania na środowisko niemieckiego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich</p> <p>[...] Jesteśmy zdania, że planowanie przestrzenne obszarów morskich potrzebuje o wiele efektywniejszej współpracy międzynarodowej oraz że międzynarodowe transgraniczne oceny oddziaływania na środowisko przyczyniają się do wypełnienia tych braków.</p> <p>Uzasadnienie i raporty SOOŚ niemieckiej WSE są kompleksowe, a ze względu na wymagania dyrektywy 2014/89/UE, ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, uwzględniono również podejście ekosystemowe. Jednakże w planie występują kontrowersje dotyczące całego ekosystemu Morza Bałtyckiego.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
2	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.1	(1)		<p>Przy wykorzystywaniu przestrzeni morskiej plan uprzywilejowuje żeglugę względem ochrony środowiska</p> <p>W rozdziale 2.1 (1) uzasadnienia planu takie uprzywilejowanie uzasadniono wymogami Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS). Poniższy motyw odsyła do artykułu 58 Konwencji, który przewiduje wolność żeglugi w wyłącznej strefie ekonomicznej. Zostało to również powtórzone w podrozdziale 2.4.1 (1) o ochronie środowiska.</p> <p>Artykuł 58 konwencji nie stanowi jednakże, że wolność żeglugi ma bezwzględny priorytet przed ochroną środowiska. I tak na przykład artykuł 61 UNCLOS przewiduje ochronę żywych zasobów morskich w wyłącznej strefie ekonomicznej, nie mówiąc o tym, że ochrona ta powinna leżeć w interesie żeglugi, a artykuł 65 przewiduje bardziej rygorystyczne przepisy dotyczące ochrony ssaków morskich.</p> <p>Propozycja: Lepsze uzasadnienie uprzywilejowania spraw morskich, m.in. poprzez precyzyjniejsze odesłanie do postanowień Konwencji, które przyznają pierwszeństwo środowisku naturalnemu w żegludze, lub ponowne sformułowanie tej zasady w taki sposób, aby potrzeby środowiska były traktowane co najmniej na równi z potrzebami żeglugi.</p>	Funkcja obszaru priorytetowego dla żeglugi polega przede wszystkim na utrzymaniu obszarów wolnych od innych sposobów wykorzystania; służy to również ochronie przyrody.
3	Ministry of the Environment (Ministerstwo środowiska)	EE	2.2.2	(6)	(6)	<p>Środowisko nie zostało wystarczająco uwzględnione w planach morskiej energetyki wiatrowej.</p> <p>Ambitne plany Niemiec dotyczące rozbudowy morskiej energetyki wiatrowej są godne uznania i warte uwagi. Przy wyborze obszarów pod rozwój energetyki wiatrowej unikano morskich obszarów chronionych, co również należy przyjąć z zadowoleniem.</p> <p>Należy jednakże o wiele dobitniej podkreślić zasadę, że rozwój morskiej energetyki wiatrowej nie może następować kosztem różnorodności biologicznej. Rozdział 2.2.2 (6) uzasadnienia planu, który zajmuje się ochroną środowiska podczas rozbudowy energetyki wiatrowej, jest zbyt zawężony i w zasadzie mówi jedynie o hałasie, i to w sposób niewyczerpujący.</p> <p>W części zawierającej wyjaśnienia w stosunkowo niejasny sposób sformułowano działania w zakresie ochrony przed hałasem impulsowym i nie poruszono kwestii alternatywnych form budowy siłowni wiatrowych, takich jak np. fundamenty grawitacyjne. To samo powtarza się w podrozdziale 2.4.1 (3) dotyczącym ochrony przyrody. Oddziaływanie na ptaki i nietoperze nie zostało w uzasadnieniu planu poruszone w ogóle.</p>	Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące sposobów wykorzystania są zastrzeżone dla kolejnych poziomów planowania i dopuszczania. Oddziaływania ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego zostały szczegółowo zbadane w raportach środowiskowych dotyczących wszystkich dóbr chronionych, również w odniesieniu do awifauny i nietoperzy.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
4	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE				<p>• W podrozdziale 4.2.5 tomu SOOŚ, zajmującym się oddziaływaniem planowanej rozbudowy energetyki wiatrowej na ssaki morskie, czytamy, że oddziaływanie hałasu w fazie budowy (w szczególności w rezultacie osadzania pali fundamentowych) ma znaczenie lokalne i przejściowe. Logika takiej oceny nie wynika jasno z tekstu. Nie rozważa się również żadnych alternatywnych sposobów wykonania fundamentów charakteryzujących się niższą emisją hałasu.</p> <p>SOOŚ planu dość powierzchownie zajmuje się oddziaływaniem na ptaki i nietoperze (rozdziały 4.2.6 - 4.2.8 raportu dotyczącego Morza Bałtyckiego) i nie daje gwarancji, że te grupy zwierząt zostały w wystarczającym stopniu uwzględnione przy wyborze rejonów odpowiednich dla energii wiatrowej.</p> <p>Rozdział 5 raportu dotyczącego Morza Bałtyckiego, który omawia niemiecką ustawę o ochronie przyrody, intensywnie skupia się na energii wiatrowej, ale trudno jest znaleźć jasne wytyczne dotyczące zmniejszenia i łagodzenia oddziaływań. Wspomina się na przykład o znaczeniu dwóch obszarów odpowiednich do wykorzystywania energii wiatrowej, ważnych dla morświnów w okresie zimowym, ale czy i co można z tego wywnioskować dla ochrony tego zagrożonego gatunku, pozostaje kwestią otwartą.</p>	Opis ogólnych oddziaływań morskiej energetyki wiatrowej na awifaunę i nietoperze uwzględniający obecny stan wiedzy, wynikający z badań i monitoringu zamieszczony jest w rozdziałach 3.2.5 - 3.2.7. Znaczenie rejonów przeznaczonych pod energetykę wiatrową w niemieckiej WSE Morza Bałtyckiego, jako siedlisk dla wymienionych dóbr chronionych, wynika z opisów stanu w rozdziałach 2.9 - 2.11.
5	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.2.2	(6)		Propozycja: Rozważenie alternatywnych rozwiązań do wbijania pali fundamentowych oraz działań pozwalających uniknąć negatywnego oddziaływania na ptaki i nietoperze.	Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące działań w zakresie redukcji hałasu wbijania pali są zastrzeżone dla kolejnych poziomów planowania i dopuszczania. W szczególności ustalenia 2.4 (1) „obszar priorytetowy nurów”, 2.4 (2) „obszar zastrzeżony dla nurów” i 2.4 (6) „korytarze migracji ptaków” przyczyniają się do ograniczania oddziaływań na ptaki. Ponadto w rozdziale 8 raportów środowiskowych wymieniono działania mające na celu uniknięcie, ograniczenie i zrównoważenie znaczących negatywnych oddziaływań planu zagospodarowania przestrzennego na środowisko morskie.
6	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.2.4		(1)	<p>Wpływ górnictwa na środowisko nie jest wystarczająco łagodzony</p> <p>W podrozdziale 2.2.4 uzasadnienia górnictwo na obszarach chronionych zostało dopuszczone tylko dlatego, że obowiązujące przepisy prawa tego nie zabraniają. Takie uzasadnienie pomija fakt, że wymagania planu w aspekcie ochrony środowiska powinny być jednak wyższe niż minimalne wymogi prawa. W przypadku ważnego dla węgorzy obszaru morskiego wymagane jest jedynie czasowe ograniczenie wydobycia, które może być niewystarczające. Ponadto przewiduje się również wydobycie węglowodorów na dnie morza, tzn. na obszarach chronionych, co jest nie tylko szkodliwe dla różnorodności biologicznej, ale również jednoznacznie sprzeczne z celami klimatycznymi. Takie samo podejście odzwierciedlają też ustępy 1 i 2 podrozdziału 2.4.1 o ochronie przyrody.</p> <p>W podrozdziale 3.4.2 rozdziału poświęconego Morzu Bałtyckiemu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) znajduje się opis możliwego oddziaływania wydobycia piasku i żwiru na biota dna morskiego. Czytamy tam, że oddziaływania górnictwa mogą trwać nawet do 15 lat, a w przypadku zmiany właściwości podłoża mogą to być nawet skutki trwałe. Biomasa biot na obszarach zaminowanych jest bez wątpienia mniejsza niż na obszarach kontrolnych. Mimo to w podrozdziale 4.4.2 wyciągnięto wniosek, że planowana działalność górnicza na morskim obszarze chronionym nie będzie prowadziła do negatywnych oddziaływań. Jest to oczywista sprzeczność.</p> <p>Należy ubolewać, że w części SOOŚ zajmującej się Morzem Północnym nie przeanalizowano skutków klimatycznych proponowanego tam wydobycia węglowodorów. Jest to wyraźne zignorowanie polityki klimatycznej UE.</p>	Jeżeli na przykład wydobywanie piasku i żwiru jest dozwolone na podstawie szczególnych przepisów o ochronie przyrody, a władze górnicze po przeprowadzeniu oceny oddziaływania wydały pozwolenie na wydobycie, ewentualnie nakładając w odniesieniu do wydobycia surowców spełnienie określonych wymogów ochrony przyrody, wówczas plan zagospodarowania przestrzennego nie może ograniczać takich regulacji. Powyższe ma zastosowanie również do potencjalnego wydobycia węglowodorów. Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące działań w zakresie redukcji możliwego oddziaływania na środowisko są zastrzeżone dla kolejnych poziomów planowania i dopuszczania.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
						Propozycja: Wykluczenie wydobycia na obszarach chronionych i innych wrażliwych obszarach morskich (w tym na obszarach z dużym zagęszczeniem dziko żyjących zwierząt) oraz rezygnacja z rezerwowania obszarów morskich na potrzeby wydobycia węglowodorów.	
7	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.2.5		(2)	<p>Należy dalej badać wpływ rybołówstwa i akwakultury na środowisko. Podrozdział 2.2.5 uzasadnienia planu w niewystarczającym stopniu omawia oddziaływanie na środowisko rybołówstwa i hodowli ryb i ignoruje między innymi hodowlę ryb jako jedną z przyczyn eutrofizacji mórz. Nie wprowadzono także żadnych wykluczeń środowiskowych w odniesieniu do przestrzennej lokalizacji rybołówstwa lub hodowli ryb. Ustęp (1) dotyczący obszaru „Südlicher Schlickgrund“ dla homarca (<i>Nephrops norvegicus</i>) nie omawia oddziaływania rybołówstwa na ekosystem, co jest wymagane na mocy porozumień w ramach WPRyb, lecz ogranicza się do stwierdzenia dobrego stanu gatunków docelowych.</p> <p>W podrozdziale 5.2.1 SOOŚ dla Morza Bałtyckiego przyłowy wymieniają się jednak jako ważny czynnik ryzyka dla morświnów. Nie jest jasne, dlaczego nawet nie rozważa się przestrzennych lub czasowych ograniczeń w przypadku przyłowu morświnów.</p> <p>Propozycja: Wdrożenie działań mających na celu zmniejszenie negatywnego wpływu rybołówstwa, a w szczególności hodowli ryb, na środowisko oraz w razie potrzeby nałożenie ograniczeń przestrzennych, łącznie z Morskimi obszarami chronionymi. W rezerwacji połowów homarca należy przewidzieć bardziej selektywne podejście do rybołówstwa, które będzie uwzględniało sposób funkcjonowania ekosystemu.</p>	<p>Na poziomie planu zagospodarowania przestrzennego dla WSE nie można ustalić ani wdrożyć żadnych działań zmniejszających negatywne oddziaływanie rybołówstwa na środowisko, gdyż jest to zastrzeżone dla WPRyb i jej krajowej implementacji.</p> <p>W obszarze zastrzeżonym dla połowów homarca możliwość nadania szczególnej wagi przy rozważaniu innych kolidujących z tymi połowami sposobów wykorzystania przestrzennego należy przewidzieć jedynie w odniesieniu do interesów tych połowów. Wychodzi się przy tym z założenia, że rybołówstwo nie zagraża populacji homarca (<i>Nephrops norvegicus</i>).</p> <p>Jeżeli w przyszłości w WSE będą prowadzone akwakultury, należy w odniesieniu do ich możliwego oddziaływania na środowisko wziąć pod uwagę cele środowiskowe dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej oraz WWR.</p>
8	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.4.1		(4)	<p>Ochrona korytarzy migracji ptaków powinna być bardziej konsekwentna. W podrozdziale 2.4.1 (4) uzasadnienia planu, obszar morski pomiędzy Fehmarn i Lolland słusznie uznano za zasługujący na ochronę korytarzy migracji ptaków. Niestety nie podkreślono znaczenia obszaru morskiego pomiędzy Skanią a Rugią jako korytarza migracji ptaków, chociaż rejon ten zgodnie z podrozdziałem 2.9.2 SOOŚ dla części planu dotyczącej Morza Bałtyckiego ma również istotne znaczenie.</p> <p>Propozycja: Obszar morski pomiędzy Skanią a Rugią należy wykazać jako zasługujący na ochronę korytarzy migracji ptaków.</p>	<p>Na planie przedstawiono oba korytarze migracji ptaków „Fehmarn-Lolland“ i „Rugia-Skania“. Zasada 2.4 (6) uwzględnia szczególne znaczenie migracji ptaków nad Bełtem Fehmarn, tzw. linii przelotu ptaków, oraz przez Rugię do Szwecji.</p> <p>W okresach masowych migracji ptaków należy wstrzymać eksploatację turbin wiatrowych w wypadku, gdy inne działania są niewystarczające, aby wykluczyć udowodnione, znacznie zwiększone ryzyko kolizji ptaków z turbinami wiatrowymi. Pod takimi samymi warunkami należy również wstrzymać prace budowlane i konserwacyjne.</p> <p>Zasada 2.4 (6) zapewnia tym samym ukierunkowaną ochronę migracji ptaków jako istotnego elementu środowiska morskiego poprzez odpowiednie rozwiązanie konfliktu z wykorzystaniem energii wiatrowej. W taki sposób realizowana jest koncepcja ostrożności i podejścia ekosystemowego.</p>

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
9	Ministry of the Environment (Ministerstwo Środowiska)	EE	2.2.1	(1)		<p>W planowaniu przestrzennym obszarów morskich należy promować synergiczne wspólne wykorzystywanie.</p> <p>Podrozdział 2.2.1 (1) ma na celu zminimalizowanie wzajemnych oddziaływań pomiędzy różnymi sposobami wykorzystania w obszarze morskim, nie precyzuje jednakże, jakich działań należy unikać, ani nie wskazuje, czy niektóre działania mogą mieć również pozytywne synergie.</p> <p>Propozycja: Wyjaśnienie wzajemnych powiązań pomiędzy różnymi sposobami wykorzystania.</p>	Ustalenie sformułowane zostało w sposób ogólny i odnosi się do wszystkich gospodarczych sposobów wykorzystania z dużą ilością potencjalnych konfliktów i wzajemnych oddziaływań. Bardziej szczegółowy przegląd zostanie przedłożony w ramach dokumentu towarzyszącego planowi zagospodarowania przestrzennego.
10	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE				<p>Należy zintensyfikować współpracę międzynarodową.</p> <p>Na koniec podkreślamy nasze nieco bardziej ogólne stanowisko, które wykracza poza niemiecki plan: Proces planowania morskiego wymaga znacznie efektywniejszej spójności międzynarodowej oraz oceny skumulowanych oddziaływań na morzu. Taka współpraca jest również wymagana w artykule 11 dyrektywy 2014/89/UE ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. ELF (Estoński Fundusz Przyrody) jest zdania, że poszczególne kraje nie zrealizowały tego zapisu z wystarczającą intensywnością, choć podjęto minimalną współpracę. Ponieważ państwa członkowskie muszą opracować plany morskie najpóźniej do marca bieżącego roku (a niektóre już to zrobiły), w bieżącym cyklu planowania dokonanie znacznych zmian nie będzie już możliwe.</p> <p>Uważamy jednak za konieczne, żeby organy robocze regionalnych konwencji o ochronie morza (HELCOM na Morzu Bałtyckim) przeprowadziły w najbliższej przyszłości ocenę skumulowanego oddziaływania planów morskich i w razie potrzeby dostosowały je w przyszłości w celu zagwarantowania dobrego stanu środowiska.</p>	Niemcy od ponad dziesięciu lat współpracują w ramach HELCOM i OSPAR z krajami basenu Morza Północnego i Morza Bałtyckiego w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich. Oprócz formalnych i nieformalnych grup roboczych zajmujących się zarówno całościowym planowaniem przestrzennym, jak również różnymi poszczególnymi zagadnieniami planowania, takimi jak żegluga czy energia wiatrowa na morzu, istnieje wieloletnia współpraca w ramach różnych projektów międzynarodowych. Współpraca ta będzie począwszy od 2021 roku kontynuowana w ramach nowego unijnego projektu eMSP wraz z partnerami z krajów basenu Morza Północnego i Morza Bałtyckiego. Ma się to przyczynić do ściślejszego uzgadniania planów.
11	Department of Housing, Local Government and Heritage (Ministerstwo Mieszkalnictwa, Samorządu Lokalnego i Dziedzictwa)	IE				<p>Właściwi urzędnicy ministerstwa dokonali przeglądu dostarczonej dokumentacji środowiskowej, a ponieważ nie występują żadne potencjalne problemy transgraniczne dotyczące Irlandii, chciałbym w imieniu Ministra ds. Mieszkalnictwa, Samorządu Lokalnego i Dziedzictwa potwierdzić, że Irlandia nie zamierza uczestniczyć w transgranicznym procesie SOOŚ.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
12	Ministerium of Environment and Food (Ministerstwo Środowiska i Żywności)	EE				<p>Dalsze odniesienie do stanowiska Estonian Fund for Nature (Estońskiego Funduszu Przyrody)</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
13	Ministry of Economic Affairs and Communications (Ministerstwo Gospodarki i Komunikacji)	EE				<p>Ministerstwo Gospodarki i Komunikacji zwraca się do władz niemieckich z prośbą o możliwie jak najszerze uwzględnienie spodziewanych oddziaływań realizacji istniejących i opracowywanych planów zagospodarowania obszarów morskich na Morzu Bałtyckim, a także celów i planów działań HELCOM i innych międzynarodowych gremiów współpracy w celu ochrony stanu Morza Bałtyckiego.</p>	Podczas sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego uwzględnione zostały istniejące już plany zagospodarowania przestrzennego względnie projekty planów państw sąsiednich. Niemcy włączają państwa sąsiednie w proces tworzenia planu, a także włączane są w procesy planowania państw sąsiednich. Jako wkład w Baltic Sea Action Plan

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
							(Plan Działań dla Morza Bałtyckiego), Niemcy w ramach współpracy międzynarodowej biorą również udział np. w MSP Roadmap (sporządzeniu mapy drogowej planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich) dla regionu Morza Bałtyckiego. Ponadto ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego wspierają cele dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, czym przyczyniają się do dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego.
14	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)				Komentarz ogólny MMO sugeruje, że problemy transgraniczne związane z żegluga, kablami i morskimi farmami wiatrowymi wymagają dalszego rozważenia. Władze w Niemczech i Anglii są świadome znaczenia i konieczności współpracy przy planowaniu przyszłych morskich elektrowni wiatrowych, tam gdzie jest to wskazane. Dlatego cieszymy się na dalsze rozmowy dotyczące tego i powiązanych sektorów przy planowaniu, aby móc osiągnąć docelowy wzrost wytwarzania energii wiatrowej na angielskich i niemieckich obszarach morskich.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
15	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)	2.2.3	(1)		Tymczasem dostrzegamy potencjalne obawy związane z proponowaną zarezerwowaną lokalizacją farmy wiatrowej i związanymi z nią trasami kablowymi w niemieckiej WSE, która graniczy z północno-wschodnim obszarem planowania morskiego. Więcej szczegółów do tych komentarzy zamieszczonych zostało poniżej.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
16	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)				Interakcja z planami morskimi graniczących obszarów Anglii Niemiecka WSE na Morzu Północnym ma krótką wspólną granicę z angielskim północno-wschodnim obszarem planowania morskiego i leży w pobliżu wschodniego obszaru planowania morskiego. Plany morskie East Inshore i East Offshore zostały uchwalone w 2014 roku. Zgodnie z artykułem 61 Marine and Coastal Access Act 2009 (ustawy o dostępie do morza i wybrzeża z 2009 r.) plany morskie należy co trzy lata poddawać przeglądom, z czego należy sporządzać sprawozdania. Ostatnie sprawozdanie trzyletnie dotyczące wschodnich planów morskich zostało opublikowane w kwietniu 2020 roku. Bezpośrednio po publikacji podjęto decyzję o zmianie lub zastąpieniu planów morskich dla obszarów wschodnich. Na podjęcie tej decyzji nie ma żadnego ustawowego terminu ani harmonogramu. O tym, kiedy powinna rozpocząć się procedura zmiany lub zastąpienia planów, będziemy Państwa informować. Federalny Urząd do spraw Żeglugi i Hydrografii był w trakcie procesu planowania informowany o sporządzeniu projektu planu północno-wschodnich obszarów przybrzeżnych oraz morskich „North East Inshore and Offshore Marine Plan”. Jak jest to Państwu wiadome, projekt planu wraz z przynależną dokumentacją został udostępniony w celu zgłaszania uwag w trakcie 14-tygodniowego okresu konsultacji, który trwał od 14 stycznia 2020 r. Wychodzimy z założenia, że ostateczny plan zostanie przyjęty wiosną 2021 roku, pod warunkiem uzyskania zgody ministrów.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
17	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)				Zalecamy, aby w raporcie środowiskowym dla Morza Północnego dokonać zmian w rozdziale 1.3.1.4 w taki sposób, aby umieścić w nim aktualne informacje o planach morskich w Anglii, a w szczególności o planie północno-wschodnich obszarów przybrzeżnych oraz morskich „East Inshore and Offshore Marine Plans”.	Uwagi zostały przyjęte do wiadomości i uwzględnione w nowelizacji raportów środowiskowych (rozdział 1.3.1.4 raportu środowiskowego dla Morza Północnego).

18	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)			<p>Pragniemy zachęcić Federalny Urząd do spraw Żeglugi i Hydrografii do rozważenia istotnych kwestii politycznych i informacji pomocniczych w planach morskich dla obszarów północno-wschodnich i wschodnich, w szczególności tych, które mogą mieć transgraniczne oddziaływania i implikacje w dziedzinie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kabli - Żeglugi - Morskiej energetyki wiatrowej - Współpracy transgranicznej (tylko w zakresie planów „North East Inshore and Offshore Marine Plans”) - Dziedzictwa kulturowego - Krajobrazu morskiego - Niepokojenia gatunków migrujących (tylko w zakresie planów morskich „North East Inshore and Offshore”) - Morskich obszarów chronionych (MPAs) - Różnorodności gatunków - Hałasu podwodnego (tylko w zakresie planów „North East Inshore and Offshore Marine Plans”) 	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
19	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)			Ocena krajobrazu morskiego sporządzona przez MMO może również mieć istotne znaczenie, przy czym rejon 27 (krawędź Ławicy Dogger) jest najistotniejszym obszarem morskim dla niemieckiej WSE.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
20	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)	2.2.2	(2)	Projekt dokumentu planu (ilustracja 56) przedstawia proponowany obszar zastrzeżony dla morskiej energetyki wiatrowej (EN19) na granicy z północno-wschodnim obszarem planowania morskiego. Lokalizacja ta może potencjalnie negatywnie wpływać na kilka ważnych gospodarczo szlaków żeglugowych na północno-wschodnim angielskim obszarze morskim, które prowadzą do niemieckiej WSE. Patrz: projekt załącznika technicznego do planów „North East Inshore and Offshore Marine Plan Technical Annex”, ilustracje 10, 11 i 12 w związku z wytycznymi planu PS-3 i PS-4, które odnoszą się do portów i żeglugi. Wychodzimy z założenia, że ze względu na brak danych, lokalizacja EN19 nie jest uważana za priorytetową. Z zadowoleniem przyjęlibyśmy wyjaśnienie, w jaki sposób zostały lub zostaną uwzględnione potencjalne oddziaływania lokalizacji EN19 na przyległe obszary planowania morskiego.	W ramach międzynarodowej grupy ds. żeglugi (DE, DK, NL, NO, UK) uzgodnione zostały szlaki żeglugowe, które mają pozostać wolne od zabudowy. Ze strony Coast Guard (straży przybrzeżnej) nie zostały zgłoszone żadne wątpliwości w odniesieniu do żeglugi w rejonie EN19. Natomiast szlak żeglugowy Esbjerg-Hull określony został jako istotny i uwzględniony w planach zagospodarowania przestrzennego w DK, DE i NL.
21	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)	2.2.3	(1)	Oprócz proponowanego obszaru morskiej energetyki wiatrowej na ilustracji 910 ukazany został korytarz kablowy LN15, graniczący z północno-wschodnim obszarem planowania morskiego, co do którego zakładamy, że obsługuje rejon EN19 zastrzeżony dla morskiej energetyki wiatrowej. Z rozdziału 2.2.3 projektu planu nie wynika jednoznacznie, czy trasy kabli związanych z obszarem EN19 mają w całości leżeć w niemieckiej WSE, czy też mają rozciągać się na angielski północno-wschodni obszar planowania morskiego.	Korytarz kablowy LN15 leży w całości w niemieckiej WSE.
22	Marine Management Organisation (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK (Eng)			<p>Więcej informacji na temat planów morskich Anglii</p> <p>Aby uzyskać więcej informacji na temat wyżej wymienionych planów morskich Anglii zalecamy skorzystanie z naszego serwisu Explore Marine Plans, który zawiera dane dotyczące licencji morskich, wyznaczania obszarów ochrony środowiska oraz specyficzne informacje polityczne pochodzące z angielskich regionalnych planów morskich. Wszystkie polityki i projekty polityk zawarte w planach morskich „East-North East Inshore and Offshore Marine Plans” są poparte dodatkowymi informacjami. Do obszarów polityk będących przedmiotem zainteresowania z transgranicznego punktu widzenia zaliczają się żegluga, energetyka (w tym kable i morską energetyką wiatrową) oraz środowisko naturalne.</p> <p>O postępach w zakresie odpowiednich planów morskich w Anglii będziemy nadal informować na bieżąco.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.

23	Federal Ministry of the Interior, for Building and Community (Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Społeczności)	BE				Belgia nie zgłasza żadnych szczególnych uwag do dokumentacji dotyczących opracowania planów zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej WSE na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
24	Federal Ministry of the Interior, for Building and Community (Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Społeczności)	BE	2.1			Belgia ma jedną uwagę o charakterze ogólnym. Dyrekcja Generalna ds. Żeglugi Federalnej Służby Publicznej ds. Mobilności i Transportu pragnie podkreślić prawo do wolności żeglugi w WSE. Mimo tego, że w aktualnym planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (MSP) nie widać żadnych oznak naruszenia tego prawa, oraz że nie mamy żadnych zarzutów w stosunku do MSP, zalecamy, aby podczas realizacji planu w przyszłości, mieć na uwadze wolność żeglugi.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
25	Federal Ministry of the Interior, for Building and Community (Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Społeczności)	BE	2.1			W przypadku wyznaczania szlaków żeglugowych radzimy, aby były to szlaki żeglugowe uznane przez IMO. Dzięki temu wyznaczone szlaki żeglugowe będą na oficjalnych mapach żeglugowych widoczne i bezsporne dla wszystkich statków. Aby uniknąć niezgodności lub luk, przy ustalaniu oficjalnych szlaków żeglugowych IMO wskazane jest, aby odbywało się to przy uwzględnieniu istniejących szlaków żeglugowych i danych AIS przekazywanych w czasie rzeczywistym.	Szlaki żeglugowe były i będą wyznaczane z uwzględnieniem obszarów rozgraniczenia ruchu oraz danych AIS.
26	Environment State Bureau of the Republic of Latvia (Państwowe Biuro ds. Ochrony Środowiska Republiki Łotewskiej)	LV				Państwowe Biuro ds. Ochrony Środowiska Republiki Łotewskiej, które działa na Łotwie jako organ właściwy do przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko oraz sporządzania strategicznych ocen oddziaływania, składa na ręce Federalnego Urzędu do spraw Żeglugi i Hydrografii podziękowanie za przekazanie informacji i dokumentacji dotyczącej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko znowelizowanych planów zagospodarowania przestrzennego dla WSE na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
27	Environment State Bureau of the Republic of Latvia (Państwowe Biuro ds. Ochrony Środowiska Republiki Łotewskiej)	LV				Nie należy spodziewać się, że działania przewidziane w dokumentacji planistycznej będą miały bezpośrednie oddziaływanie na łotewskie wybrzeże oraz na wody EOG. Pośrednie oddziaływania mogą wynikać z pozyskiwania minerałów w Morzu Bałtyckim oraz z realizacji innych interesów gospodarczych na Morzu Bałtyckim. Równocześnie Łotwa uznaje, że zidentyfikowane zostały najważniejsze rezerwy przyrody, dzięki czemu zrównoważone zostały interesy różnych stron. Łotwa z zadowoleniem przyjmuje fakt, że dokumentacja planistyczna opracowana została z wykorzystaniem podejścia opartego na ocenie usług ekosystemowych. Łotwa nie ma żadnych istotnych komentarzy ani zarzutów w odniesieniu do opracowanej dokumentacji planistycznej oraz jej oceny oddziaływania na środowisko.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
28	Ministerium of Environment and Food (Ministerstwo Środowiska i Żywności)	DK				W tym samym okresie przeprowadzono konsultacje z właściwymi organami, które uprzednio zgłosiły chęć uczestnictwa w badaniach środowiskowych. My/osoby wyznaczone do kontaktowania się nie otrzymaliśmy żadnych komentarzy do planu.”	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.

29	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL				Na wstępie Administracja Morska Królestwa Niderlandów chciałaby podziękować Państwu za umożliwienie nam przedstawienia stanowiska do Państwa projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich za wyraźne odwołania się do naszych dobrych kontaktów dwustronnych, zarówno formalnych, jak i nieformalnych. Uznanie należy się również za treść Państwa projektu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich a także za troskę i uwagę poświęconą koordynacji pomiędzy różnymi sposobami wykorzystania i obszarami zainteresowania na morzu. Przedłożona analiza i uzasadnienie są jasne i trafne, a w szczególności odzwierciedlenie i przełożenie międzynarodowych konwencji i zobowiązań na to co jest możliwe i niemożliwe, co prowadzi do określenia wyraźnego priorytetu w zakresie funkcji zmierzających do opracowania skoordynowanego projektu, jest postrzegane jako wartość dodana do międzynarodowej koordynacji, a także do naszej dyskusji krajowej. Pragnę podkreślić, że reakcję tę należy postrzegać jako solidną podstawę do dalszych rozmów, z pewnością dotyczących kwestii bilateralnych, a także najprawdopodobniej w grupach międzynarodowych.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
30	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL	2.1			Po lekturze i kontroli Państwa projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (MSP) ze szczególnym uwzględnieniem ustępu 2.1 i ilustracji 12, występują cztery problemy, które Holandia chciałaby poruszyć w aspekcie żeglugi. Większość z tych problemów została już przedyskutowana podczas nieformalnych spotkań lub była częścią (międzynarodowej) dyskusji na temat holenderskiej formalnej oceny bezpieczeństwa, która koncentruje się na koordynacji morskich farm wiatrowych i żeglugi w północno-wschodniej części holenderskiego szelfu kontynentalnego, który bezpośrednio połączony jest z niemiecką WSE.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
31	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL	2.1	(1)		Za sprawę najwyższej wagi uznaje się właściwe i sprawne połączenie niemieckiej trasy SN10 z projektem w holenderskiej WSE. Biorąc pod uwagę Państwa odnośniki do konwencji UNCLOS oraz wstępne wyniki holenderskiej formalnej oceny bezpieczeństwa (FSA) prawdopodobne jest, że holenderski projekt skupi się na szlaku żeglugowym SN10 i że nie zostanie w nim przewidziany pas środkowy. Oprócz argumentów prawnych wynikających z UNCLOS, pas środkowy mocno zagroziłby również bezpieczeństwu żeglugi oraz miałby negatywny wpływ na dostępność portów w regionie. Od tej pory dokładny przebieg, ukształtowanie i sformalizowanie na poziomie międzynarodowym w IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska) powinny być przedmiotem dalszych rozmów. Holandia jest świadoma tych zamiarów, które były już omawiane przy okazji kilku spotkań międzynarodowych i dwustronnych.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
32	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL	2.1	(1)		Dalsze poprowadzenie połączenia SN6 do holenderskiej WSE (Esbjerg - holenderska WSE) jest najprawdopodobniej niemożliwe do zrealizowania. Podnoszony jest argument, że korytarz/połączenie prowadziłyby do zwiększonego ryzyka dla bezpieczeństwa żeglugi w miejscu połączenia z innymi intensywnie wykorzystywanymi szlakami żeglugowymi oraz miałyby wpływ na konwencję COLREG. Poza tym, rejon ten w kontekście postanowień paryskiego porozumienia klimatycznego uważany jest za bardzo ważny dla rozwoju morskich farm wiatrowych w przyszłości. Wreszcie argument dotyczący gorszej dostępności do portów w regionie uważa się za możliwy do zniwelowania poprzez wykorzystanie szlaków alternatywnych. Holandia chciałaby zaproponować dalsze rozmowy dwustronne na ten temat w celu osiągnięcia konsensusu w zakresie możliwych alternatyw.	W odniesieniu do tego punktu dokonano już uzgodnień w ramach międzynarodowej grupy ds. żeglugi na Morzu Północnym. Szlak zostanie odpowiednio dostosowany. Przewidywane są dalsze uzgodnienia.
33	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL	2.1	(1)		Holandia chciałaby podkreślić, jak ważne jest (międzynarodowe) sformalizowanie morskich linii komunikacyjnych, wykorzystywanych już obecnie oraz w przewidywanych do wykorzystania w (bliższej) przyszłości. Z tego względu Holandia popiera kontynuację szlaku SN15 (Esbjerg-Hull) na holdenderskim szelfie kontynentalnym oraz włącza ten szlak do holenderskiego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (MSP). Holandia chciałaby wezwać Niemcy i Zjednoczone Królestwo do podjęcia inicjatywy i rozpoczęcia rozważań dotyczących określenia dokładnego przebiegu, ukształtowania i formalizacji na poziomie międzynarodowym w IMO.	W odniesieniu do tego punktu dokonano już uzgodnień w ramach międzynarodowej grupy ds. żeglugi na Morzu Północnym.

34	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL	2.1	(1)		W celu zapewnienia (większego wykorzystania) niesformalizowanych dróg morskich Holandia chciałaby zwrócić uwagę na wykładniczy wzrost liczby statków pływających z Azji do Europy i z powrotem przez wody polarne (Północną Drogą Morską, NSR). Jest to oczywiście bezpośrednio związane ze zmianami klimatycznymi, ale przynosi również duże korzyści ekonomiczne, ponieważ znacznemu skróceniu ulegają czasy trwania rejsów. W celu zapewnienia odpowiedniego połączenia z istniejącymi systemami szlaków żeglugowych w regionie północno-zachodniej Europy, Holandia wyraża wspólne zainteresowanie zabezpieczeniem i sformalizowaniem szlaków prowadzących w kierunku i z NSR (Północnej Drogi Morskiej) w ramach współpracy międzynarodowej (Niemcy, Dania, Norwegia, Holandia). Biorąc pod uwagę systematykę wyznaczania szlaków żeglugowych w północno-zachodniej Europie oraz dostępność różnych portów w Europie, przewiduje się co najmniej dwa połączenia. Jedno połączenie zachodnie i jedno połączenie wschodnie, które w Państwa projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich mogłoby być reprezentowane przez trasę żeglugową SN17. W odniesieniu do połączenia zachodniego pierwsze projekty zostały już naszkicowane. Niestety przez cały dzień trwała awaria systemów informatycznych, tak że sporządzenie i przesłanie jakichkolwiek załączników graficznych nie było możliwe. Jeżeli będą Państwo sobie tego życzyć, szkice te możemy w najbliższych dniach dostać.	W odniesieniu do tego punktu dokonano już uzgodnień w ramach międzynarodowej grupy ds. żeglugi na Morzu Północnym. Nowy szlak żeglugowy SN19 zostanie odpowiednio do tego ustalony.
35	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL	2.1	(1)		Na chwilę obecną bardzo ważne byłoby wskazanie i sformalizowanie ogólnych zarysów szlaków z wyraźnym podkreśleniem, że dokładny projekt, szerokość i przebieg będą przedmiotem dalszych dyskusji, konsultacji i współpracy między krajami, jak wspomniano powyżej. Taka dyskusja mogłaby jak najbardziej być porządkiem obrad w ramach grupy UE ds. żeglugi. W tym kontekście zwracamy się z prośbą do Niemiec o zarezerwowanie w ostatecznej wersji planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wystarczającej przestrzeni dla tych połączeń oraz o nieograniczanie rozszerzenia na tym etapie poprzez wyznaczanie obszarów priorytetowych bezpośrednio związanych z tymi szlakami. Mogłoby to mieć w szczególności oddziaływanie na szlak SN17 do Danii.	W odniesieniu do tego punktu dokonano już uzgodnień w ramach międzynarodowej grupy ds. żeglugi na Morzu Północnym.
36	Ministry of Infrastructure and Water Management (Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej)	NL	2.1			Poruszone problemy i przedstawione argumenty są poparte ustaleniami wspomnianej wyżej formalnej oceny bezpieczeństwa (FSA). Należy jednakże wyraźnie zwrócić uwagę na to, że raport nie został jeszcze ukończony, a jego wyniki nie zostały jeszcze omówione i zatwierdzone przez różne ministerstwa. Biorąc pod uwagę z jednej strony czas na odpowiedź, a z drugiej strony wagę, pilność i wyzwania stojące przed właściwym resortem w związku z koordynacją opracowania stanowiska, gremium koordynujące porozumiało się co do tego, że Departament ds. Polityki Żeglugowej przedstawi swoje uwagi ze swojej perspektywy. Dlatego chciałbym podkreślić, że niniejsze stanowisko należy traktować jako punkt wyjścia do dalszych rozmów i rozważań, które z biegiem czasu z pewnością może podlegać zmianom.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
37	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.1			Biorąc pod uwagę przyszły rozwój portu w Świnoujściu (dostępność dla statków o zanurzeniu 15 metrów), powinna istnieć możliwość przeprowadzenia prac pogłębiarskich na trasie położonej na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin w celu uzyskania toru wodnego o głębokości 17 metrów (trasa nr SO2 - oznaczona na rysunku nr 2, str. 35 (str. 41 załączonego pliku)).	W planie zagospodarowania przestrzennego nie podjęto ustaleń w odniesieniu do ewentualnego pogłębienia szlaku żeglugowego SO2. Kontrola takiego przedsięwzięcia zastrzeżona jest dla wymaganej w tym celu procedury zatwierdzenia.
38	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.5.1	(1)		Poligony wojskowe Bundeswehry w rejonie Zatoki Pomorskiej kolidują z trasą żeglugową na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin, prowadzącą do portu Ystad (trasa nr SO2 - zaznaczona na rysunku 2, str. 35 (str. 41 załączonego pliku)). Ćwiczenia wojskowe prowadzone na ww. poligonach mogą spowodować zamknięcie tej trasy dla żeglugi cywilnej do portów w Świnoujściu i Szczecinie.	Dzięki ustaleniom planu zagospodarowania przestrzennego szlaki żeglugowe pozostaną swobodnie dostępne, ale ze względu na brak kompetencji regulacyjnych w dziedzinie planowania przestrzennego, żadne dalsze regulacje w odniesieniu do żeglugi nie zostały wprowadzone. Dotyczy to również poligonów wojskowych, ustalonych w planie jako obszary zastrzeżone. Ćwiczenia przeprowadzane są z reguły bez zamykania szlaków żeglugowych,

							a więc żegluga jest na nich nadal możliwa. Więcej informacji zawierają każdorazowo zapowiedzi ćwiczeń przekazywane w komunikatach dla marynarzy.
39	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.3	(1)		Prace związane z układaniem linii podwodnych - w szczególności prowadzone na akwenach oznaczonych jako LO5, LO6, LO7 i LO8 (zgodnie z oznaczeniami na rys. 6, str. 37 (str. 43 akt)), nie mogą zakłócać regularnej żeglugi statków.	W planie zagospodarowania przestrzennego wprowadzane są jedynie ustalenia przestrzenne (obszary zastrzeżone) dotyczące układania kabli i rurociągów. Wymagania dotyczące głębokości układania w zależności od właściwości dna i głębokości wody powinny być określone w ramach specjalistycznego planowania technicznego oraz procedur dopuszczania i wydawania pozwoleń.
40	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL				Stanowisko Strony polskiej W przedłożonej prognozie oddziaływania na środowisko przeprowadzono kompleksową i szczegółową analizę wpływu realizacji założeń Planu na poszczególne elementy środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem takich grup zwierząt jak ssaki morskie, ptaki morskie i ptaki migrujące. Dane zaprezentowane w tym dokumencie stanowią bogatą bazę wiedzy oraz dostarczają cennych wniosków dot. aktualnego stanu środowiska obszaru objętego Planem, jak również umożliwiają ocenę efektów zaplanowanych działań (np. związanych z budową farm wiatrowych, platform i podmorskich systemów kablowych) w stosunku do poszczególnych elementów środowiska. Wskazane zostały środki zaradcze mające na celu zmniejszenie oraz unikanie znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, które zostaną ustanowione w procedurze indywidualnego zatwierdzania planowanych działań.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
41	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL				Pismem z dnia 7 kwietnia 2020 r., znak DOOŚ-TSOOŚ.442.2.4.2019.ZM.1, Rzeczpospolita Polska, na podstawie analizy otrzymanej na etapie scopingu dokumentacji oraz stanowisk polskich organów, zadeklarowała udział w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko projektu Planu, zgodnie z art. 11 ust 4. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec w zakresie ocen oddziaływania na środowisko i strategicznych ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym ¹ • W piśmie z dnia 15 maja 2020 r., znak: DOOŚ-TSOOŚ.442.2.4.2019.ZM.7, Strona polska przekazała swoje uwagi do zakresu prognozy oddziaływania środowisko.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
42	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL				W związku z tym, podtrzymujemy uwagi przedstawione w piśmie z dnia 15 maja 2020 r. oraz załączonych stanowiskach polskich organów, stanowiących integralną część stanowiska Strony polskiej:	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
43	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL				Detonacja niewybuchów oraz amunicji W prognozie oddziaływania na środowisko uwzględnione zostały oddziaływania czasowe wynikające z realizacji poszczególnych przedsięwzięć. W opinii Strony polskiej ocena powinna również uwzględniać oddziaływania wynikające ze wzmożonego hałasu, głównie na ryby i ssaki morskie, spowodowanego koniecznością usuwania poprzez detonację niewybuchów oraz amunicji z dna morza. Ruchy dna morza powodują, że nie można z całą pewnością założyć, że na potrzeby realizacji inwestycji w zarezerwowanych sektorach dla energetyki wiatrowej czy kabli i rurociągów, nie dojdzie do natrafienia na zatopioną amunicję, co spowoduje konieczności jej usunięcia. Fala uderzeniowa oraz hałas związany z takim działaniem może powodować trwałe obrażenia zwierząt, często prowadzące do ich śmierci, lub czasowego ubytku słuchu powodującego zaburzenia behawioralne. Inną, istotną kwestią jest zaleganie na dnie morza broni chemicznej, której detonacja może spowodować zagrożenie chemiczne na znaczną skalę. Założenia wynikające z prognozy wskazujące, że ustalenie obszarów priorytetowych dla morświna pozwoli zminimalizować negatywny wpływ realizacji inwestycji, a nawet go wyeliminować, wydają się błędne z uwagi na fakt, że morświny charakteryzują się dużą mobilnością, odbywając wędrówki sezonowe.	Przedłożona ocena środowiskowa jest strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, a nie oceną wpływu wywieranego na środowisko. Plan nie podejmuje żadnych ustaleń w odniesieniu do starej amunicji, która jest rozproszona na całym obszarze planowania względnie na wszystkich obszarach morskich w Morzu Bałtyckim. W strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dochodzi się do wniosku, że zgodnie z aktualnym stanem wiedzy tylko przestrzeganie obowiązujących wartości ochrony przed hałasem i realizacja wymogów koncepcji ochrony przed hałasem na Morzu Północnym określonych przez Federalne Ministerstwo Ochrony Środowiska może zapewnić z wymaganą pewnością, że wymogi

					<p>Biorąc pod uwagę fakt, że obszary E01 i E02 wykorzystywane są głównie przez morświny z populacji Bałtyku Właściwego, należy spodziewać się, że wszelkie działania prowadzone na tych akwenach mogące powodować wzmożony hałas będą negatywnie oddziaływać na osobniki będące przedmiotami ochrony zarówno w niemieckich, jak i polskich obszarach Natura 2000, np. Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002, bezpośrednio sąsiadujący z Pommersche Bucht mit Oderbank DE1652301.</p> <p>Zgodnie z art. 5 Dyrektywy SEA2 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powinny zostać zidentyfikowane, opisane i oszacowane potencjalne znaczące oddziaływania na środowisko wynikające z realizacji planu. W związku z tym, zapisy prognozy powinny jasno wskazywać zagrożenia dla środowiska morskiego wynikające z konieczności usunięcia z dna morza broni chemicznej oraz niewybuchów. Dokładna ocena i wybór środków adekwatnych dla konkretnego przedsięwzięcia na etapie szczegółowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie zwalnia autorów prognozy z uwzględniania tych zagrożeń na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.</p>	<p>ochrony gatunków zostaną dotrzymane i że rezerваты przyrody nie zostaną znacząco dotknięte szkodami w odniesieniu do ich składników istotnych z punktu widzenia celów ochronnych.</p> <p>Detonacje starej amunicji oceniane są jako zagrożenie dla ożywionych elementów środowiska morskiego, a w szczególności dla zagrożonego wymarciem morświna w centralnej części Morza Bałtyckiego. Z tego powodu detonowaniu amunicji wyłącznie niezdatnej do transportu podczas oczyszczania miejsc lokalizacji urządzeń, tras kablowych lub innych linii zawsze towarzyszą środki zapobiegawcze i ograniczające. Obejmują one odstraszenie zwierząt z zagrożonych obszarów za pomocą dźwiękowych środków odstraszaczy fok (pingerów) i podwodnych odstraszaczy fok oraz stosowanie systemów kurtyn bąbelkowych. Wszystkie dane dotyczące zdarzeń związanych z detonacjami są ponadto rejestrowane w krajowym rejestrze hałasu, przekazywanym corocznie do rejestru hałasu HELCOM w ICES i udostępniane wszystkim zainteresowanym.</p> <p>Bardziej szczegółowe wymagania są uregulowane w przepisach sektorowych (patrz Plan rozwoju obszaru, rozdziały 4.4.1.8 i 4.4.1.12.) Ponadto odsyła się do koncepcji ochrony przed hałasem Federalnego Ministerstwa Ochrony Środowiska.</p> <p>W strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dochodzi się do wniosku, że zgodnie z aktualnym stanem wiedzy tylko przestrzeganie obowiązujących wartości ochrony przed hałasem i realizacja wymogów koncepcji ochrony przed hałasem na Morzu Północnym określonych przez Federalne Ministerstwo Ochrony Środowiska może zapewnić z wymaganą pewnością, że wymogi ochrony gatunków zostaną dotrzymane i że rezerваты przyrody nie zostaną znacząco dotknięte szkodami w odniesieniu do ich składników istotnych z punktu widzenia celów ochronnych. Oddziaływania na ryby omawiana są w rozdziale 3.2.3, a na ssaki morskie w rozdziale 2.3.4.</p>
--	--	--	--	--	---	--

44	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL			<p>Obszary Natura 2000</p> <p>Obszar objęty Planem zlokalizowany jest w sąsiedztwie granicy polskich morskich obszarów Natura 2000. W piśmie z dnia 15 maja 2020 r. wskazywaliśmy na konieczność przeanalizowania (również w formie graficznej) oddziaływania założeń Planu na cały ekosystem morski, w tym na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 (PLB990003 Zatoka Pomorska, PLH990002 Ostoja na Zatoce Pomorskiej, PLB990002 Przybrzeżne wody Bałtyku, PLC990001 Ławica Słupska), jak i pozostałe chronione elementy środowiska przyrodniczego, w oparciu m.in. o wskazania, zawarte w standardowych formularzach danych oraz w projektach Planów ochrony, również w kontekście spójności i integralności obszarów Natura 2000.</p> <p>Ponadto w ww. piśmie wskazano na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 istotne i najbardziej zagrożone z punktu widzenia realizacji założeń aktualizacji Planu oraz przytoczono istniejące i potencjalne zagrożenia dla przedmiotów ochrony mogące wynikać z realizacji założeń tego Planu, jak również wskazano materiały umożliwiające pozyskanie danych w powyższym zakresie. Wskazane informacje miały ułatwić Stronie niemieckiej analizę wskazanych zagadnień.</p> <p>W przedłożonej dokumentacji brak jest jednak odniesienia się do kwestii zgłaszanych na etapie ustalania zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko przedmiotowego Planu. W zakresie oceny wpływu realizacji Planu na obszary Natura 2000 zlokalizowane poza niemiecką WSE znajdują się jedynie ogólne informacje odnoszące się do polskich obszarów Natura 2000: Zatoka Pomorska (PLB 990003) oraz Ostoja na Zatoce Pomorskiej (PLH990002). W prognozie oddziaływania na środowisko przedstawiono ogólne twierdzenia dotyczące ewentualnego naruszenia celów ochrony obszarów Natura 2000. Wg autorów prognozy można je wykluczyć w przypadku przestrzegania zarządzeń w procedurach wydawania zezwoleń indywidualnych na niższych szczeblach.</p> <p>Mając na względzie obszerną bazę danych, którą dysponuje BSH w zakresie elementów środowiska przyrodniczego, Strona polska nie podważa prawdziwości stawianych w dokumencie założeń, niemniej jednak powinny być one poparte stosowanymi analizami (w tym za pomocą załączników graficznych), bez odwoływania się do ogólnych stwierdzeń w tym zakresie.</p> <p>Powyższe ogólne podejście poskutkowało brakiem w przedstawionej dokumentacji konkretnej, uargumentowanej merytorycznie oceny wpływu krótko - jak i długofalowego oddziaływania założeń Planu na cały ekosystem morski, w tym na przedmioty ochrony w polskich obszarach Natura 2000 w kontekście wpływu na ich spójność i integralność oraz przewidywanych skumulowanych oddziaływań na środowisko założeń przedmiotowego Planu, jak również założeń planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.</p> <p>Dodatkowo należy podkreślić, że Strona niemiecka jako Strona narażona biorąca aktywny udział w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko polskiego Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1: 200 000, jest w posiadaniu wszystkich informacji, w tym założeń, wynikających z tego planu. Z uwagi na posiadanie stosownych dokumentów.</p>	<p>W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oceniono oddziaływania poszczególnych sposobów użytkowania lub oddziaływania skumulowane na najbliższe położone obszary Natura 2000, biorąc pod uwagę zasady i cele planu oraz środki zapobiegawcze i ograniczające, które zostaną określone w dalszych procedurach dopuszczania. Następnie na podstawie wyników oceniono możliwe pogorszenie celów ochrony pozostałych obszarów Natura 2000 na obszarze wód niemieckich, a także na obszarze wód państw sąsiadujących. Wniosek wskazujący, że znaczne pogorszenie celów ochrony można wykluczyć z wystarczającą pewnością, wynika z działań, jakie należy zarządzić na poszczególnych etapach wydawania pozwoleń oraz z przestrzennego oddalenia obszarów.</p> <p>Dalsze metody zostaną opracowane m. in. w ramach współpracy międzynarodowej (HELCOM).</p>
45	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL			<p>Oddziaływania skumulowane</p> <p>Mając na względzie zwiększony rozwój infrastruktury morskiej w obszarze objętym Planem, należy zwrócić szczególną uwagę na możliwość wystąpienia skumulowanych oddziaływań istniejących i planowanych inwestycji w tej części Morza Bałtyckiego - uwzględniając także zapisy obecnie procedowanego polskiego Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1: 200 000.</p> <p>W piśmie z dnia 15 maja 2020 r. wskazywaliśmy na konieczność przeanalizowania przewidywanych skumulowanych oddziaływań założeń przedmiotowego Planu, jak również założeń planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem elementów środowiska przyrodniczego, z innymi istniejącymi i planowanymi inwestycjami o podobnym charakterze.</p>	<p>Oddziaływania skumulowane dotyczą głównie gatunków mobilnych, takich jak morskie ptaki i ssaki. Dlatego podczas oceny poszczególnych dóbr chronionych zostały wzięte one pod uwagę. Przykład: Założono, że skumulowanych oddziaływań należy spodziewać się w przypadku równoległe wykonywanych robót o dużej intensywności hałasu, takich jak prace związane z wbijaniem. W celu uniknięcia prognozowanych oddziaływań skumulowanych i złagodzenia ich opisano nawet działania właściwe ze względu na dobra chronionych oraz środki specyficzne</p>

					Przedmiotowy Plan powinien uwzględniać skutki przestrzenne planowanych działań na obszarze objętym projektowanym dokumentem, jak również przedstawiać skutki wtórnych i skumulowanych oddziaływań przy uwzględnieniu innych istniejących i planowanych zamierzeń zlokalizowanych poza obszarem Planu objętego niniejszym postępowaniem, co jest szczególnie istotne w kontekście wpływu na obszar Morza Bałtyckiego.	dla zastosowania. Taki sposób rozpatrywania, przy uwzględnieniu konkretnych działań, które zostaną określone w postępowaniach podporządkowanych, jest celowy, aby zagwarantować ochronę środowiska. Do takich działań zapobiegawczych i ograniczających zalicza się np. obowiązująca w kraju wartość parametru ochrony przed hałasem, tj. poziom hałasu SEL05 wynoszący 160 dB w odległości 750 m od miejsc wbijania, oraz zawsze mniej niż 10% powierzchni rezerwatu przyrody lub niemieckiej AWS narażone na wywołującą zakłócenia emisję hałasu. Wychodzi się z założenia, że działania te oddziałują pozytywnie również na rezerwaty przyrody w państwach sąsiednich. W przypadku przyszłych ocen oddziaływania na środowisko, prawdopodobnie dostępne będą obszerniejsze dane i metody analityczne, które obecnie są opracowywane na szczeblu krajowym i międzynarodowym (np. w ramach HELCOM).
46	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL			W związku z powyższym Strona polska wnosi o pisemne odniesienie się Strony niemieckiej do kwestii podniesionych w niniejszym stanowisku przed przyjęciem Planu zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej na Morzu Północnym i Bałtyckim. Dodatkowo informujemy, że w procesie opiniowania przez polskie organy projektu Planu wraz prognozą oddziaływania na środowisko, do GDOŚ wpłynęła opinia organu administracji morskiej, tj. pismo Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury z dnia 14 stycznia br., znak: GM-DGM-7.5600.1.2021, zawierające uwagi o charakterze planistycznym, które przekazujemy w załączeniu do niniejszego pisma.	Stanowisko strony polskiej zostało bardzo szczegółowo rozpatrzone i w możliwie najszerszym zakresie uwzględnione w końcowej wersji planu zagospodarowania przestrzennego. Strona polska otrzyma jeszcze od BSH odrębne pismo.
47	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL			Udział społeczeństwa polskiego Uprzejmie informuję, iż zgodnie z prawodawstwem polskim oraz art. 13 Umowy polsko -niemieckiej, informacje przekazane w piśmie z dnia 4 grudnia 2020 r., znak: 080001-5442-001, zostały udostępnione społeczeństwu polskiemu z możliwością składania do nich uwag i wniosków w terminie od 16 grudnia 2020 r. do 14 stycznia 2021 r. W ramach udziału społeczeństwa nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi w przedmiotowej sprawie.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
48	Ministerstwo Infrastruktury	PL			1. Obecnie udostępniona wersja planu, w odróżnieniu od poprzedniej (prezentującej trzy warianty planistyczne: tradycyjny, skoncentrowany na ochronie klimatu, skoncentrowany na ochronie środowiska), jest wersją jednolitą bazującą na wybranych elementach wcześniejszych wariantów. Niezmiennie, z polskiego punktu widzenia najważniejsze jest przyjęcie w planie zagospodarowania przestrzennego niemieckiej EEZ tras żeglugowych prowadzących do polskich portów tj. a) rekomendowanej przez polskie i międzynarodowe publikacje nawigacyjne trasy żeglugowej biegnącej na północ od wyspy Rugia do systemu rozgraniczenia ruchu statków TSS „Adlergrund” (trasa nr SO3 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku)); b) trasy znajdującej się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin, prowadzącej do szwedzkiego portu Ystad (trasa nr SO2 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku)).	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.

49	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.1			<p>Należy zauważyć, że w stosunku do poprzedniej wersji planu zrezygnowano z wyznaczenia obszarów zastrzeżonych dla żeglugi (znajdujących się po obu stronach obszarów priorytetowych dla żeglugi), w których różne aktywności były dozwolone, pod warunkiem, że nie będą zakłócały bezpiecznej nawigacji. Dotychczasowe obszary zastrzeżone dla żeglugi włączono do obszarów priorytetowych poszerzając je w ten sposób.</p> <p>Status ochrony funkcji żeglugi na przeznaczonych do jej realizacji obszarach priorytetowych jest nadrzędnym nad innymi funkcjami, co potwierdza regulacja w punkcie 2.1 „Zapewnienie bezpieczeństwa i łatwości żeglugi” podpunkt (1) akapit 2 na str. 3 (str. 9 pliku) cyt.: „Gdy obszary priorytetowe dla żeglugi pokrywają się z obszarami priorytetowymi w zakresie ochrony i poprawy środowiska morskiego, żegluga ma pierwszeństwo zgodnie z międzynarodowymi wymogami prawnymi UNCLOS”.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
50	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.2			<p>W „Uzasadnieniu” na str. 3 (str. 9 pliku) wyjaśniono również wątpliwość strony polskiej wynikającą z analizy poprzedniej wersji planu, dotyczącą regulacji dającej możliwość wyznaczenia strefy bezpieczeństwa wokół instalacji offshore w taki sposób, aby strefy te znajdowały się na obszarach zastrzeżonych lub nawet priorytetowych dla żeglugi.</p> <p>Konsekwencją powyższego byłaby sytuacja, w której akweny priorytetowe i zarezerwowane dla żeglugi mogłyby zostać zawężone przez ustanowienie na nich stref bezpieczeństwa, jeśli generatory wiatrowe zostałyby wystawione na granicy akwenu przeznaczonego dla morskich farm wiatrowych. W szczególności zawężona mogłaby zostać trasa żegluga łącząca redę portów Świnoujście i Szczecin z portem Ystad przez wyznaczenie strefy bezpieczeństwa dla generatorów wystawionych na granicach akwenów przeznaczonych pod energetykę wiatrową oznaczonych jako EO1 i EO2 (wg oznaczeń na ilustracji nr 4 str. 36 (str. 42 pliku)).</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Bezpieczeństwo i swoboda żeglugi pozostają zagwarantowane.
51	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.1	(1)		<p>Regulacja w obecnej wersji planu w „Uzasadnieniu” na str. 3 (str. 9 pliku) stanowi, że „w szczególności, zgodnie z art. 60 ust. 7 UNCLOS, sztuczne wyspy, instalacje i budowle oraz otaczające je strefy bezpieczeństwa nie mogą być budowane tam, gdzie może to utrudniać korzystanie z uznanych szlaków żeglugowych ważnych dla żeglugi międzynarodowej” i dalej, w akapicie 2 „głównym celem wymogów mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i łatwości nawigacji jest zatem utrzymanie ważnych szlaków żeglugowych z dala od zagrażających im zastosowań”.</p> <p>Ponadto w „Uzasadnieniu celów i zasad – Odnośnie do (1) priorytetowych obszarów żeglugi” na str. 4 (str. 10 pliku) w akapicie 2 zapisano, że „obszary priorytetowe (dla żeglugi) stanowią podstawowe ramy, które muszą być wolne od wszelkich niekompatybilnych zastosowań, zwłaszcza w budownictwie (błąd tłumaczenia, w oryginale ang. „in particular construction above the seabed”, czyli w szczególności konstrukcji nad dnem morskim)”.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
52	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.1	(3)		<p>Odnośnie do innych zastosowań gospodarczych na obszarze objętym planem, w punkcie 2.2.1 „Ogólne wymogi dotyczące zastosowań gospodarczych” podpunkt (4) str. 6 (str. 12 pliku) zapisano zasadę planowania przestrzennego, zgodnie z którą „zastosowania gospodarcze nie powinny negatywnie wpływać na bezpieczeństwo i łatwość nawigacji”.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
53	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.3	(1)		<p>We wcześniejszych pismach polskiej administracji morskiej odniesiono się również do przewodów podwodnych planowanych do ułożenia w niemieckiej EEZ. Podtrzymuję uwagę mówiącą o tym, że prace związane z układaniem przewodów podwodnych – w szczególności prowadzone na akwenach oznaczonych jako LO5, LO6, LO7 i LO8 (wg oznaczeń na ilustracji nr 6 str. 37 (str. 43 pliku)), nie mogą zakłócać regularnej żeglugi statków.</p> <p>Pozytywnie oceniam regulację w punkcie 2.2.3 „Kable” podpunkt (5) „Przykrycie” i (6) „Skrzyżowanie tras żeglugowych” str. 17 (str. 23 pliku) wraz z „Uzasadnieniem celów i zasad” str. 18 (str. 24 pliku) dotyczące wymogu zagłębienia kabli w dnie („Przykrycie”), zgodnie z którymi „współistnienie kabli podmorskich i transportu morskiego jest uwarunkowane odpowiednim przykryciem linii”.</p>	W planie zagospodarowania przestrzennego wprowadzane są jedynie ustalenia przestrzenne dotyczące układania kabli i rurociągów. Wymagania dotyczące głębokości układania w zależności od właściwości dna i głębokości wody są określone w ramach odpowiednich procedur dopuszczania i wydawania pozwoleń.

54	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.3.	(2)		We wspomnianej powyżej pismach administracji morskiej odniesiono się również do konfliktów pomiędzy trasami żeglugowymi, a badaniami naukowymi. Punkt 2.3.1 „Badania morskie” podpunkt (2) str. 24 (str. 30 pliku) nowej wersji planu stanowi, że „działania badawcze nie powinny negatywnie wpływać na bezpieczeństwo i łatwość transportu”. W „Uzasadnieniu celów i zasad” w podpunkcie (2) „Ruch” str. 25 (str. 31 pliku) regulację doprecyzowano stwierdzając, że „w odniesieniu do ruchu morskiego i lotniczego działalność badawcza jest prowadzona w taki sposób, aby nie naruszać bezpieczeństwa i łatwości transportu”.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
55	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.3	(5)		Pozytywnie oceniam także regulację dot. przecinania przez kable tras żeglugowych najkrótszą drogą, zgodnie z którą „ze względu na duże znaczenie dla międzynarodowej żeglugi morskiej należy zapewnić (błąd tłumaczenia, w oryginale ang. „avoided”, czyli unikać) konflikt użytkowania między liniami a żeglugą poprzez zminimalizowanie nakładania się na siebie rurociągów z trasami żeglugowymi o dużym natężeniu ruchu”.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
56	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.4.1	(1)		W przypadku ochrony środowiska morskiego kwestie konfliktowe z żeglugą regulowane są w punkcie 2.4.1 „Ochrona przyrody/krajobraz morski/strefa wolna” podpunkt (1) str. 26 (str. 32 pliku), który stanowi, że „zdanie 1 (ochrona przyrody na krajowych morskich obszarach chronionych, w tym na „Zatoka Pomorska – Rönnebank”) nie ma zastosowania do obszaru podejścia północnego i dróg zewnętrznych (błąd tłumaczenia, w oryginale ang. „outer roadstead”, czyli reda) portów w Szczecinie i Świnoujściu pokazanych na mapie. W przypadku, gdy obszary priorytetowe dla ochrony i poprawy stanu środowiska morskiego nakładają się na obszary priorytetowe dla żeglugi (a taka sytuacja ma miejsce na Zatoce Pomorskiej), żegluga korzysta z pierwszeństwa, zgodnie z przepisami UNCLOS na mocy prawa międzynarodowego”.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
57	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.4.1	(1)		W „Uzasadnieniu celów i zasad” w podpunkcie (1) „Obszary priorytetowe ochrona przyrody” w akapicie 3 str. 29 (str. 35 pliku) wymieniono przepisy międzynarodowe (UNCLOS) oraz niemieckie, które wskazują na prymat żeglugi nad ochroną środowiska w obszarach chronionych przyrodniczo.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
58	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.4	(1)		2. Pozostałe zagadnienia: a) W obecnej wersji projektu planu rozróżniono obszary przeznaczone pod wydobycie złóż na dwie kategorie tj. obszary zastrzeżone dla wydobycia węglowodorów i obszary zastrzeżone dla wydobycia piasku i żwiru, co jest zgodne z uwagą zgłaszaną uprzednio przez polską administrację morską. Na Zatoce Pomorskiej nie przewiduje się obszarów wydobycia węglowodorów.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
59	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.5.1	(1)		b) W obecnej wersji projektu planu, w załączniku nr 3 będącym zestawem map tematycznych dołączono mapę, na której rozróżniono poligony wojskowe ze względu na sposób wykorzystania, co jest zgodne z uwagą zgłaszaną uprzednio przez administrację morską. Wskazanim byłoby przetłumaczenie dołączonej legendy dla mapy poświęconej poligonom na język polski i angielski.	Legendy map w załączniku do planu zagospodarowania przestrzennego są do dyspozycji w tłumaczeniu na język polski i angielski.
60	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.3	(3)		c) W punkcie 2.2.2. „Kable” w podpunkcie 3 str. 17 (str. 23 pliku), wskazują się, że kable muszą być poprowadzone przez korytarze graniczne od GO1 do GO5 pokazane na ilustracji nr 6 str. 37 (str. 43 pliku). Natomiast na wskazanej ilustracji dotyczącej Morza Bałtyckiego zaprezentowano jedynie obszary wyznaczone pod podmorskie kable, na mapie nie zaprezentowano wymienionych korytarzy granicznych. Mapa wymaga uzupełnienia.	Mapa została dostosowana.
61	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.1	(1)		3. Przedstawiona wersja projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich dla niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim nie odniosła się do trzech bardzo istotnych z punktu widzenia interesów polskich kwestii zgłaszanych już wcześniej stronie niemieckiej: a) Z punktu widzenia przyszłego rozwoju portu w Świnoujściu (obsługa statków maksymalnych dla Morza Bałtyckiego o zanurzeniu 15,0 m) należy zapewnić możliwość prowadzenia prac pogłębiarskich na trasie znajdującej się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin w celu uzyskania toru wodnego o głębokości 17,0 m (trasa nr SO2 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku)).	W planie zagospodarowania przestrzennego nie przedsięwzięto ustaleń w odniesieniu do ewentualnego pogłębienia szlaku żeglugowego SO2. Kontrola takiego przedsięwzięcia zastrzeżona jest dla wymaganej w tym celu procedury zatwierdzenia.

62	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.5.1	(1)		b) Poligony wojskowe Bundeswehry na akwenie Zatoki Pomorskiej kolidują z trasą żegludową znajdującą się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin, prowadzącej do portu Ystad (trasa nr SO2 – wg oznaczeń na ilustracji nr 2 str. 35 (str. 41 pliku)). Prowadzone na wspomnianych poligonach ćwiczenia wojskowe mogą powodować zamknięcie tej trasy dla cywilnej żeglugi do portów w Świnoujściu i Szczecinie.	W planie zagospodarowania przestrzennego poligony wojskowe ustalono jako obszary zastrzeżone dla obrony narodowej i sojuszniczej. Ćwiczenia Bundeswehry w ustalonych obszarach zastrzeżonych na Zatoce Pomorskiej odbywają się w większości bez zamykania szlaków żegludowych. Informacje o ewentualnych ograniczeniach lub uwagi dotyczące ćwiczeń przekazywane są w komunikatach dla marynarzy. Nie należy spodziewać się istotnego negatywnego wpływu na żeglugę cywilną do portów Świnoujście i Szczecin
63	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.2.3	(1)		c) Prace związane z układaniem przewodów podwodnych – w szczególności prowadzone na akwenach oznaczonych jako LO5, LO6, LO7 i LO8 (wg oznaczeń na ilustracji nr 6 str. 37 (str. 43 pliku)), nie mogą zakłócać regularnej żeglugi statków.	W planie zagospodarowania przestrzennego wprowadzane są jedynie ustalenia przestrzenne dotyczące układania kabli i rurociągów. Wymagania dotyczące np. głębokości układania w zależności od właściwości dna i głębokości wody są określone w ramach odpowiednich procedur dopuszczania i wydawania pozwoleń.
64	Ministerstwo Infrastruktury	PL				Ponadto, w przedłożonej dokumentacji przez stronę niemiecką wskazano, że nadal pozostaje nierozstrzygnięta kwestia statusu prawnego akwenu obejmującego redę portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie wraz z podejściowym torem wodnym do Świnoujścia i kotwicowiskiem Nr 3.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
65	Ministerstwo Infrastruktury	PL				W ramach aktualizowanego planu, jak i obowiązującego obecnie od 2009 r., strona niemiecka nie wprowadza żadnych ustaleń planistycznych w obszarze redy dla portów morskich w Świnoujściu i Szczecinie, natomiast nie zmienia to faktu, że obszar ten, niezależnie od ustaleń planu zagospodarowania, objęty jest formami ochrony przyrody powołanymi przez stronę niemiecką (rezerwat przyrody Pommersche Bucht – Rönnebank, obszary Natura 2000: Pommersche Bucht (ptasi) i Pommersche Bucht mit Oderbank (siedliskowy) oraz niemieckimi poligonami wojskowymi, co może mieć wpływ na użytkowanie tej części morza terytorialnego RP przez stronę polską.	Odnosnie rejonu północnego podejścia / redy polskich portów morskich w planie zagospodarowania przestrzennego nie podjęto żadnych ustaleń. Zakres obowiązywania rozporządzenia o rezerwacie przyrody Zatoka Pomorska również wyklucza ten rejon. W przypadku wykorzystywania poligonów wojskowych, komunikaty dla marynarzy dotyczące ograniczeń w żegludze przekazywane są z wyprzedzeniem, dlatego nie zakłada się, że żegluga do i z polskich portów morskich zostanie w istotny sposób zakłócona.
66	Ministerstwo Infrastruktury	PL				Odnosząc się do pytań strony niemieckiej w kwestii uczestnictwa strony polskiej w strategicznej ocenie na środowisko dla sporządzanego dokumentu, w opinii administracji morskiej jest to uzasadnione i konieczne, by Rzeczpospolita Polska była stroną procedury konsultacyjnej aktualizowanego planu. Uwagi do prognozy oddziaływania na środowisko zostały przekazane do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Ponowne międzynarodowe konsultacje do zmodyfikowanego (tzn. drugiego) projektu planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzone zostały w czerwcu 2021 roku.
67	Naturvårdsverket (szwedzka agencja ds. ochrony środowiska)	SE				Szwedzka odpowiedź na notyfikację projektu planu zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej i na raport środowiskowy. Szwedzka Agencja ds. Ochrony Środowiska (SEPA) otrzymała od Federalnego Urzędu do spraw Żeglugi i Hydrografii transgraniczną notyfikację dotyczącą projektu planu i raportu środowiskowego zgodnie z artykułem 9 (4) ustawy o planowaniu przestrzennym oraz artykułami 60 i 61 ustawy o ocenie oddziaływania na środowisko, a także artykułem 10 protokołu SOOŚ.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.

					Procedura konsultacyjna w Szwecji Konsultacje zostały przeprowadzone przez SEPA w Szwecji w następujący sposób: Projekt planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w wyłącznej strefie ekonomicznej Niemiec na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim oraz raport środowiskowy dla projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w wyłącznej strefie ekonomicznej Niemiec na Morzu Bałtyckim przekazane zostały wraz z innymi przesłanymi dokumentami do odpowiednich organów rządu centralnego, administracji regionalnych, organizacji morskich i ekologicznych oraz instytutów badawczych. Okres konsultacji trwał od 10 grudnia 2020 do 26 stycznia 2021. Dokumentacja była również dostępna na stronie internetowej SEPA.	
68	Naturvårdsverket (szwedzka agencja ds. ochrony środowiska)	SE			SEPA otrzymała opinie, jakie sporządziły: szwedzki Urząd ds. Gospodarki Morskiej i Wodnej, Krajowy Urząd ds. Mieszkalnictwa, Budownictwa i Planowania, South Baltic Water District Authority (Zarządu Okręgu Wodnego Południowego Bałtyku) oraz Swedish Pelagic Federation P O (Szwedzka Federacja Pelagiczna P O). Opinie te i komentarze w języku angielskim są załączone. Szwedzkie Siły Zbrojne odsyłają do wcześniejszych opinii, w których nie zgłaszały zastrzeżeń w tej sprawie, chciałyby jednak zwrócić uwagę na to, że rejon oznaczony jako ES D-140 jest wyłączony z użytkowania i nie jest już wykorzystywany.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
69	Naturvårdsverket (szwedzka agencja ds. ochrony środowiska)	SE			Administracja regionu Blekinge zwróciła uwagę na to, że ze względu na brak czasu nie miała możliwości zajęcia odpowiedniego i satysfakcjonującego stanowiska, podkreśliła jednakże konieczność angażowania się przez wszystkie państwa nadbrzeżne w zrównoważony rozwój Morza Bałtyckiego, co należy uwzględnić w przyszłych pracach nad planem zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
70	Naturvårdsverket (szwedzka agencja ds. ochrony środowiska)	SE			Administracja regionu Kalmar doszła do wniosku, że oddziaływanie planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich niemieckiej WSE na region Kalmar jest niewielkie. Odsyła więc do opinii administracji regionów Skania i Blekinge, które położone są bliżej niemieckiej WSE.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
71	Naturvårdsverket (szwedzka agencja ds. ochrony środowiska)	SE			Szwedzki Urząd Żeglugi Morskiej, Szwedzki Instytut Meteorologiczny i Hydrologiczny, Szwedzki Instytut Geologiczny, Szwedzki Centralny Urząd ds. Rolnictwa, Szwedzka Agencja Energii, Szwedzki Zarząd Transportu, Administracja Regionu Skania, Szwedzkie Stowarzyszenie Armatorów, Szwedzki Uniwersytet Nauk Rolniczych oraz BirdLife Sverige (szwedzkie stowarzyszenie ornitologiczne) nie przedstawiły uwag lub wstrzymały się od komentarza.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
72	South Water District Authority (Zarząd Południowego Okręgu Wodnego)	SE			South Baltic Water District Authority (Zarząd Okręgu Wodnego Południowego Bałtyku) otrzymał prośbę Szwedzkiej Agencji ds. Ochrony Środowiska o zajęcie stanowiska w kwestii modyfikacji niemieckiego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, znajdujących się w wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim (NV-04654-19). Zarząd South Baltic Water District Authority jest zdania, że niemiecki plan zagospodarowania przestrzennego ma jedynie niewielki wpływ na szwedzki obszar zlewni Okręgu Wodnego Południowego Bałtyku i dlatego chciałby przekazać jedynie komentarze o charakterze ogólnym dotyczące zmodyfikowanego niemieckiego planu zagospodarowania przestrzennego.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
73	South Water District Authority (Zarządu Południowego Okręgu Wodnego)	SE			Podsumowanie Zarząd regionu Południowego Morza Bałtyckiego popiera zaproponowaną modyfikację niemieckiego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (MSP), zwraca jednakże równocześnie uwagę na to, że zmodyfikowany MSP w zbyt małym stopniu uwzględnia możliwe oddziaływania MSP (pozytywne i negatywne). Zmodyfikowany MSP w zbyt małym stopniu uwzględnia również istniejące dyrektywy UE. Koordynacja pomiędzy dyrektywą UE (2014/89/UE) ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich oraz dyrektywą ramową w sprawie strategii morskiej (2008/56/WE), a w szczególności ta druga dyrektywa jest bardzo dobrze zintegrowana i opisana w zmodyfikowanym planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Połączenie planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich z planem działań dla Morza Bałtyckiego (BSAP) a także strategia środowiskowa dla północno-wschodniego Atlantyku (NEAES) są również dobrze opisane. Z tego względu zadziwiające jest, że w ogóle nie wspomina się o powiązaniu i wpływie MSP na strefę przybrzeżną, a tym samym na wdrażanie Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/WE).	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Zgodnie z § 17 ustęp 1 zdanie 2 ustawy ROG, zagospodarowanie przestrzenne przyczynia się do ochrony i poprawy środowiska morskiego, włącznie z osiągnięciem dobrego stanu wód morskich przy uwzględnieniu ochrony klimatu, poprzez • odpowiednie ustalenia przestrzenne dla środowiska morskiego oraz • ustalenia dotyczące unikania lub ograniczania zakłóceń i zanieczyszczeń podczas wyżej wymienionych sposobów wykorzystania.

					<p>Pożądana byłaby lepsza koordynacja i realizacja postanowień tych trzech dyrektyw, tak aby można było wyjaśnić odpowiedzialność w przypadku nieosiągnięcia dobrego stanu ekologicznego. Niemiecki plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich jest jego częścią i po osiągnięciu dobrego stanu ekologicznego, najpóźniej w 2027 roku, powinien przestać obowiązywać.</p>	<p>W treści rozdziałów 1.4.2 raportów środowiskowych została przytoczona Ramowa Dyrektywa Wodna (WRRL) i wszędzie tam, gdzie było to istotne, została ona odpowiednio uwzględniona. Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego wspomagają cele dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej oraz dobry stan środowiska w Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim.</p> <p>Wymieniona strefa przybrzeżna jest uwzględniana podczas sporządzania planu poprzez rozpatrywanie oddziaływań transgranicznych w raportach środowiskowych (rozdz. 4.12) oraz w procesach konsultacji w celu zapewnienia rozwoju, porządku i ochrony całej przestrzeni morskiej.</p> <p>Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego oraz szeroko zakrojone środki zapobiegawcze i ograniczające określone w raportach środowiskowych mają na celu zmniejszenie potencjalnych oddziaływań na środowisko morskie.</p> <p>Koordynacja i powiązanie dyrektyw, jak również współpraca z krajami nadbrzeżnymi i sąsiednimi, jest stale rozwijana w ramach konstruktywnego dialogu.</p>
74	South Water District Authority (Zarządu Południowego Okręgu Wodnego)	SE			<p>Uwagi ogólne</p> <p>Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich obejmuje przeważającą część morza terytorialnego i jest zgodny z Ramową Dyrektywą Wodną (RDW) w obszarze do jednej mili morskiej za linią podstawową. Teoretycznie więc ramowa dyrektywa wodna i zmodyfikowany plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich Niemiec nie pokrywają się. Jednakże działania w odległości poza jedną milą morską oddziałują oczywiście także na wody śródlądowe (i odwrotnie). Choć Zarząd Gospodarki Wodnej Południowego Bałtyku docenia fakt, że Niemcy w tak wysokim stopniu wdrożyły podejście ekosystemowe w swoim planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, nadal brakuje nam konkretnego opisu, w jaki sposób plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przyczyni się do osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego na wodach śródlądowych i dobrego stanu środowiska na wodach terytorialnych. Tę część planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich można jeszcze rozbudować. Choć negatywne oddziaływania na środowisko spowodowane przez zmodyfikowany plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich są oceniane jako małe lub bardzo małe, nie można ich całkowicie wykluczyć. Niezależnie od wielkości oddziaływania, South Baltic Water District Authority (Zarząd Okręgu Wodnego Południowego Bałtyku) widzi potrzebę wyjaśnienia odpowiedzialności za takie oddziaływania. W ramach Ramowej Dyrektywy Wodnej oddziaływania są rozważane w odniesieniu do warunków ekologicznych, co z kolei prowadzi do określenia działań, jakie należy wdrożyć w celu osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego. Takie rozważania nie muszą koniecznie oznaczać, że odpowiedzialność za pogorszenie stanu ekologicznego nie będzie leżała po stronie planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. W związku z tym South Baltic Water District Authority (Zarząd Okręgu Wodnego Południowego Bałtyku) wzywa do wyraźniejszego określenia odpowiedzialności planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w przypadku pogorszenia się stanu ekologicznego. Nie można nie doceniać wpływu otwartego morza na wody przybrzeżne (wody śródlądowe) i jeśli nie zostanie osiągnięty dobry stan ekologiczny, to ani wdrożenie planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich oraz dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej nie będzie zwalniało z odpowiedzialności.</p>	<p>Ustalenie obszarów priorytetowych i zastrzeżonych oraz ustalenia zawarte w tekście przyczyniają się do poprawy stanu środowiska morskiego.</p>

					Już obecnie brak jest koordynacji między ramową dyrektywą wodną a dyrektywą ramową w sprawie strategii morskiej, dlatego też South Baltic Water District Authority (Zarząd Okręgu Wodnego Południowego Bałtyku) pragnie podkreślić, że zaproponowany zmodyfikowany plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich ma obecnie szansę usunięcia niejasności w zakresie odpowiedzialności i rozliczalności w przypadku pogorszenia stanu ekologicznego. Oddziaływania – naturalne lub antropogeniczne – ze strony wód śródlądowych, wód terytorialnych oraz niemieckiej WSE i pomiędzy nimi oddziałują z kolei na WSE Szwecji, jej wody terytorialne i śródlądowe. Należy zatem wyjaśnić skutki wdrożenia i przestrzegania ramowej dyrektywy wodnej, dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej i proponowanego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich.	
75	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			Stanowisko Szwedzkiej Agencji Gospodarki Morskiej i Wodnej (SwAM) odnosi się wyłącznie do Morza Bałtyckiego. Z zadowoleniem korzystamy z okazji zajęcia stanowiska w kwestii modyfikacji planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich dla niemieckiej WSE. Niedawno przedstawiliśmy nasze stanowisko w sprawie niemieckiego planu rozwoju lokalizacji pod morską energetykę wiatrową i odsyłamy do tego stanowiska, które zawiera szczegółowe uwagi dotyczące oddziaływania morskiej energetyki wiatrowej.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
76	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			W raporcie środowiskowym w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) stwierdza się, że znaczące skutki dla środowiska są na wodach szwedzkich mało prawdopodobne. Jednakże w rezultacie skumulowanego rozpatrywania w południowej części Morza Bałtyckiego mogą wystąpić potencjalne, znaczne oddziaływania transgraniczne na wysoce mobilne dobra biologiczne, jakimi są ryby, ssaki morskie, ptaki morskie i odpoczywające oraz ptaki wędrowne i nietoperze.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Zgodnie z oceną oddziaływań skumulowanych zawartą w rozdziale 4.11 raportu o stanie środowiska Morza Bałtyckiego, oddziaływania skumulowane – w zależności od rozpatrywanego dobra chronionego – albo nie są spodziewane, albo realizacja planu zmniejsza skumulowane oddziaływania, albo wręcz oczekuje się efektów pozytywnych.
77	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			Potencjalne oddziaływania transgraniczne na morświny w rejonie Baltic Proper (Bałtyku Właściwego) Potencjalne znaczne oddziaływania transgraniczne mogą dotyczyć ssaków morskich, takich jak morświny. Obejmuje to również ryzyko negatywnego oddziaływania na specyficzną populację morświnów w Morzu Bałtyckim, która zagrożona jest wymarciem ¹ . Zagrożenia takie mogą wystąpić w fazie przygotowania budowy, podczas budowy lub likwidacji planowanego projektu farmy wiatrowej. Tereny rozmnażania się populacji znajdują się w bardziej centralnych częściach Morza Bałtyckiego, wokół ławic Hoburskiej i Środkowej (Midsjöbankarna). Okazało się jednak, że w miesiącach zimowych morświny z tej populacji mogą pojawiać się w południowo-zachodnim Morzu Bałtyckim. Budowa/instalacja morskich farm wiatrowych może powodować zakłócenia i potencjalne szkody fizjologiczne dla morświnów (TTS (Temporary Threshold Shift) – tymczasowe przesunięcie progu słyszenia lub PTS (Permanent Threshold Shift) – trwałe przesunięcie progu słyszenia), ponieważ działalność ta może w fazie instalacji powodować wysoki poziom hałasu podwodnego. Ten efekt zakłócający może wystąpić również w fazie poprzedzającej instalację w czasie, gdy przeprowadzane będą badania sejsmiczne.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Zgodnie z zasadą 2.2.2 (6) dotyczącą ochrony środowiska morskiego, podczas budowy elektrowni wiatrowych należy unikać emisji hałasu. Zasada ta powinna zostać uwzględniona w poszczególnych procedurach, a konkretne działania ograniczające i zapobiegawcze powinny być zarządzane przez właściwy organ wydający zezwolenia na poziomie projektu w odniesieniu do faz planowania, budowy i eksploatacji.
78	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			Agencja SwAM uważa działania na rzecz zapewnienia ochrony morświnów za niezbędne, a według naszej oceny działania wymienione w raporcie środowiskowym są według aktualnego stanu wiedzy odpowiednie. Oprócz działań na rzecz ograniczenia hałasu bardzo ważne jest także zaplanowanie harmonogramu instalacji i badań sejsmicznych na taką porę roku, w której prawdopodobieństwo obecności morświnów w Morzu Bałtyckim jest najmniejsze. W okresie od maja do października istnieje duże prawdopodobieństwo napotkania morświnów na wybrzeżach morskich i w ich pobliżu na południe od Gotlandii i na wschód od Olandii. Można więc domniemywać, że w okresie od maja do października, prawdopodobieństwo wykrycia morświnów w południowej części Morza Bałtyckiego jest prawdopodobnie niższe. W związku z tym, z punktu widzenia ochrony zagrożonej populacji morświna w Morzu Bałtyckim, dla takiej działalności morskiej, jak prace związane z wbijaniem i badania sejsmiczne, okres ten byłby bardziej odpowiedni.	Uwaga została przyjęta do wiadomości. Konkretnie ustalenia dotyczące ochrony gatunków są zastrzeżone dla późniejszych procedur planowania i uzyskiwania pozwoleń.

79	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			<p>Raport środowiskowy odsyła do „aktualnej wiedzy i faktów” z poszczególnych sektorów/rejonów odnoszących się do znaczenia tych rejonów dla morświnów jako miejsc ich odpoczynku i rozmnażania się. Należy jednakże zaznaczyć, że fakt, iż nie dysponujemy wiedzą lub potwierdzonymi informacjami nt. występowania morświnów, nie stanowi gwarancji, że rejon te dla morświnów lub innych gatunków chronionych nie są ważne. Ponadto zakłócenia lub rosnące natężenie żeglugi oraz budowa nowych farm wiatrowych w innych rejonach niż w niemieckiej WSE prowadzą do tego, że morświny poszukują nowych wzorców przemieszczania się.</p> <p>Podwodny hałas emitowany przez pojedynczą farmę wiatrową w fazie eksploatacji jest na ogół niewielki, np. w porównaniu z frachtowcami. Agencja SwAM chciałaby jednakże zwrócić uwagę na fakt, że również w fazie eksploatacji mogą wystąpić efekty skumulowane, gdyż wiele turbin z wielu farm morskich przyczynia się do wygenerowania głośniejszego hałasu tła. Ponieważ rozwój kolejnych farm wiatrowych postępuje, ich połączonego udziału w emisji hałasu ignorować nie można. W najbliższych ocenach oddziaływania na środowisko należy uwzględnić wielkoobszarowe efekty skumulowane poszczególnych morskich farm wiatrowych.</p>	Uwaga została przyjęta do wiadomości. Konkretnie ustalenia dotyczące ochrony gatunków są zastrzeżone dla późniejszych procedur planowania i uzyskiwania pozwoleń. Zakłada się, że na podstawie bieżących projektów z zakresu monitorowania (m.in. MARLIN) stworzona zostanie obszerniejsza baza danych, która pozwoli w przyszłości na sporządzenie lepszej oceny oddziaływań skumulowanych i wielkoobszarowych.
80	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			<p>Negatywne oddziaływania na skupiska zasobów dorsza odbywającego tarło</p> <p>Rejon ten zasiedla wschodni i zachodni dorsz bałtycki. Populacje obu gatunków znajdują się poniżej bezpiecznych granic biologicznych, dlatego ważne jest, żeby stworzyć tym stadom dobre warunki do odbywania tarła i odchowu młodych osobników poprzez unikanie prowadzenia prac związanych z wbijaniem oraz dużej emisji hałasu w okresie tarła dorsza. Dean i in. (2012)⁴ wykazali, że gdy tarło dorszy atlantyckich zostało zakłócone, ryby te opuściły ten rejon, aby do niego już nie powrócić. Zestresowany dorsz nie wykazuje swoich normalnych zachowań tarłowych i jest bardziej prawdopodobne, że jego narybek będzie nieprawidłowy (Morgan i in. 1999)⁵. Jest prawdopodobne, że prace związane z wbijaniem i inne zakłócenia powodujące dźwięki głośnie dla dorsza atlantyckiego będą mu przeszkadzać w odbywaniu tarła, a tym samym będą negatywnie wpływać na jego już i tak niską liczebność. W celu osiągnięcia dobrej liczebności narybku, która jest potrzebna temu stadu, prawdopodobieństwo niepokojenia dorsza atlantyckiego podczas odbywania tarła powinno być możliwie jak najmniejsze.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
81	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			<p>Agencja SwAm proponuje, aby w głównym okresie odbywania tarła przez dorsza, tzn. od 15. maja do 15. sierpnia, unikać prac związanych z wbijaniem, co pozwoli spełnić wymóg okresu ochronnego dla dorsza atlantyckiego odbywającego tarło ustalonego przez Radę UE⁶. Należy bezwarunkowo podjąć działania zaradcze w celu zminimalizowania w możliwie największym stopniu rozprzestrzeniania się hałasu impulsowego. Odbywanie tarła przez dorsza atlantyckiego ma istotne znaczenie dla świadczenia usług ekosystemowych, od których zależy m.in. tradycyjne łodziowe rybołówstwo przybrzeżne.</p>	Wypowiedzi przyjmujemy do wiadomości. Konkretnie ustalenia dotyczące ochrony gatunków oraz działania ograniczające są zastrzeżone dla późniejszych procedur planowania i uzyskiwania pozwoleń.
82	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE			<p>W treści SOOŚ należałoby szerzej omówić negatywne oddziaływania ze strony rybołówstwa na inne sposoby wykorzystania i wrażliwe gatunki oraz siedliska, np. w rezultacie przyłowu ssaków morskich i ptaków. Propozycja planu nie wyznacza żadnych ważnych rejonów dla rybołówstwa, z wyjątkiem obszaru zastrzeżonego dla homarca na Morzu Północnym. Z zadowoleniem przyjęlibyśmy wyznaczenie w planie najważniejszych obszarów dla rybołówstwa jako podstawy przyszłych uzgodnień z innymi interesami. Rejony o wysokiej wartości przyrodniczej, stanowiące część morskiej zielonej infrastruktury, mogą również zostać wyznaczone w planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w celu wspierania zrównoważonego współistnienia różnych sposobów wykorzystania.</p>	Wypowiedzi przyjmujemy do wiadomości. Poza połowami homarca (Morze Północne), które można przestrzennie rozgraniczyć na podstawie podłoża istotnego dla tego gatunku, innych obszarów połowowych nie da się wyraźnie wyodrębnić i zrównoważyć z wymogami ochrony. Obszary priorytetowe i zastrzeżone dla ochrony przyrody należy również rozumieć jako obszary o wysokiej wartości przyrodniczej. Działania mające na celu ograniczenie rybołówstwa na obszarach chronionych są ogłaszane w ramach planów zarządzania tymi obszarami chronionymi i po konsultacjach w tej sprawie na szczelbu UE.

83	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE	2.4.1	(5)		Oddziaływania na ptaki wędrowne Przyjmujemy do wiadomości informacje o rejonie migracji ptaków „Fehmarn-Lolland” i rozumiemy, że zarezerwowany dla morskiej energetyki wiatrowej rejon EO2 pokrywa się z innym rejonem migracji ptaków "Rugia-Skania". Przed przystąpieniem do wykorzystywania tego rejonu konieczne byłoby dalsze zrozumienie oddziaływania na migrację ptaków i ich populacje, wraz z oddziaływaniem środków ograniczających włącznie.	Ustalenie korytarzy migracji ptaków zostało rozszerzone o rejon „Rugia-Skania”. Bardziej szczegółowe badanie oddziaływania na migrację ptaków i ich populacje zostanie przeprowadzone w ramach procedur dopuszczeniowych.
84	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE	2.1	(1)		Żegluga Stwierdzamy, że obszary zastrzeżone dla żeglugi w aktualnym planie są w zmodyfikowanym projekcie obszarami żeglugowymi. Rozumiemy, że bezpieczeństwo transportu morskiego jest ważną kwestią, ale chcielibyśmy podkreślić, że należy zachować przestrzeń dla przyszłych sposobów wykorzystania morza. Ważna jest dalsza harmonizacja między krajami sąsiednimi w zakresie sposobu przedstawiania szlaków żeglugowych w planach zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich dla Morza Bałtyckiego.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Istnieją międzynarodowe grupy robocze ds. żeglugi, których celem jest również uzgadnianie przebiegu szlaków transgranicznych w planach zagospodarowania przestrzennego.
85	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE				Oddziaływanie na rybołówstwo szwedzkie Niemiecka wyłączna strefa ekonomiczna jest wykorzystywana przez szwedzkie rybołówstwo komercyjne. Połowy odbywają się na wszystkich rejonach wyznaczonych dla morskiej energetyki wiatrowej w WSE, a mianowicie: Rybołówstwo przybrzeżne z użyciem pasywnych narzędzi połowowych w rejonach O-2 (część zachodnia) i O-3. Połowy włokami dennymi w rejonie O-1 (część północna) i O-2. Połowy włokami pelagicznymi w rejonach O-1, O-2 i O-3. Dokumenty te nie zawierają ocen oddziaływania na inne rodzaje działalności, takie jak rybołówstwo. Ważne jest, aby w tym planie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich oraz w kolejnych procesach następujących po opracowaniu planu rozwoju lokalizacji, oddziaływania takie uwzględnić.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Przeznaczone pod morską energetykę wiatrową rejon Morza Bałtyckiego obejmują jedynie mniejszą część WSE. Konkretnie oddziaływania na rybołówstwo zostaną poddane ocenie w trakcie procedur dopuszczeniowych na poziomie projektu. Zakres, w jakim współkorzystanie wraz z określonymi rodzajami rybołówstwa będzie możliwe w przyszłości, należy zbadać metodami naukowymi.
86	Swedish Pelagic Federation (Szwedzka Federacja Pelagiczna)	SE				Organizacja producentów Sweden Pelagic Federation (SPF PO) reprezentuje całe szwedzkie rybołówstwo pelagiczne na obszarze Morza Północnego i południowego Morza Bałtyckiego. Nasi członkowie połowią m. in. makrele, szproty, śledzie i gatunki dobijakowate. Opinia SPF na temat proponowanego niemieckiego planu morskiego jest następująca: Stwierdzamy, że na potrzeby rozbudowy energetyki wiatrowej zarezerwowane są duże obszary. Generalnie rybołówstwo pelagiczne z użyciem włoków lub niewodów na terenie farm wiatrowych ani w ich pobliżu nie może być prowadzone. Farmy wiatrowe są już obecnie na wodach niemieckich budowane na dużą skalę, co ogranicza obszary połowowe. Dalsza budowa farm wiatrowych spowoduje dalsze ograniczenie rybołówstwa. Przy budowie nowych farm wiatrowych ważne jest, aby oceniać oddziaływania na poszczególne sektory rybołówstwa oddzielnie, ponieważ różne rodzaje rybołówstwa mogą być dotknięte w różny sposób.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości. Przeznaczone pod morską energetykę wiatrową rejon Morza Bałtyckiego obejmują jedynie mniejszą część WSE. Konkretnie oddziaływania na rybołówstwo zostaną poddane ocenie w trakcie procedur dopuszczeniowych na poziomie projektu. Zakres, w jakim współkorzystanie wraz z określonymi rodzajami rybołówstwa będzie możliwe w przyszłości, należy zbadać metodami naukowymi.
87	Swedish Pelagic Federation (Szwedzka Federacja Pelagiczna)	SE	2.2.2			Ponadto jesteśmy zdania, że należy ocenić skumulowane oddziaływania farm wiatrowych, ponieważ nasi niemieccy koledzy z branży rybołówstwa mówią nam, że jeszcze tego nie uczyniono. Farmy wiatrowe powinny być w pierwszym rzędzie budowane w rejonach o maksymalnej głębokości 15 metrów, gdyż na głębokości od 0 do 15 metrów rybołówstwo nie jest prowadzone. Chcielibyśmy również zwrócić uwagę na to, jak ważne jest zakopanie kabli przesyłających energię elektryczną z turbin wiatrowych do instalacji na lądzie głęboko w podłożu, aby zapobiec przypadkowemu zaplątaniu się w nie sprzętu rybackiego i ich uszkodzeniu. Nasi członkowie wyrazili również obawy dotyczące pola elektrycznego wokół kabli i tego, jak może ono oddziaływać na ryby i inne organizmy morskie. Powinno to zostać uwzględnione w ocenie oddziaływania nowych farm wiatrowych.	Uwagi przyjęto do wiadomości. W WSE na Morzu Północnym, ale także na Morzu Bałtyckim, wody o głębokości poniżej 15 metrów, poza obszarami chronionymi, nie występują.

88	Boverket	SE			<p>Centralny Urząd Mieszkalnictwa, Budownictwa i Zagospodarowania Przestrzennego przyjął do wiadomości część projektu niemieckiego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Nasz ogólny komentarz jest taki, że projekt jest przemyślany i jasny. Mamy jedną sugestię dotyczącą mapy. W części dotyczącej wizji, jedna z zasad przewodnich brzmi następująco:</p> <p>„Uwzględnienie powiązań między lądem a morzem, jak również transportu i łańcuchów wartości poprzez ścisłą współpracę z krajami nadbrzeżnymi w celu zapewnienia spójnego planowania”. Proponujemy, aby na mapie zilustrowano również przebieg połączenia toru wodnego z lądem. Ułatwiłoby to zrozumienie znaczenia i oddziaływania infrastruktury na spójne planowanie.</p>	<p>Uwaga ta zostanie uwzględniona przy sporządzaniu dokumentu towarzyszącego.</p>
----	----------	----	--	--	---	---