

**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 3 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 3 ustawy ROG

Kolumny „Rozdział”, „Ustalenie”, „Ustalenie ogr.” i „Stanowisko” odnoszą się do 2. projektu planu zagospodarowania przestrzennego.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
1	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL				Na wstępie Maritime Administration (Administracja Morska) Królestwa Niderlandów chciałaby podziękować Państwu za umożliwienie nam przedstawienia stanowiska do Państwa (drugiego) projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich i przez to jednoznaczne odwołanie się do naszych dobrych kontaktów dwustronnych, zarówno formalnych, jak i nieformalnych. Duże uznanie należy się za treść Państwa projektu planu przestrzennego obszarów morskich (MSP) oraz za staranność i uwagę poświęconą koordynacji pomiędzy różnymi sposobami wykorzystania i interesami na morzu. I na koniec, przedłożona analiza i uzasadnienie są jasne i trafne, a w szczególności odzwierciedlenie i przełożenie międzynarodowych konwencji i zobowiązań na to co (nie-)możliwe oraz na to, co prowadzi do określenia wyraźnego priorytetu w zakresie funkcji zmierzających do opracowania skoordynowanego projektu, postrzegane jest jako wartość dodana do międzynarodowej koordynacji, jak również do naszej dyskusji krajowej. Pragnę podkreślić, że reakcję tę należy postrzegać jako solidną podstawę do dalszych rozmów, z pewnością na tematy bilateralne, a także najprawdopodobniej również w grupach międzynarodowych.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
2	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL	2.1			Po tym jak w Państwa 2. projekcie MSP ze szczególną uwagą przeczytałem i sprawdziłem ustęp 2.1 oraz ilustrację 1, pojawiło się szereg tematów, o których Holandia chciałaby rozmawiać w aspekcie żeglugi. Większość z nich zostało już poruszonych w formie ustnej podczas międzynarodowego posiedzenia konsultacyjnego w dniu 15. czerwca, przedyskutowana podczas nieformalnych spotkań lub była częścią (międzynarodowej) dyskusji na temat holenderskiej Formal Safety Assessment (formalnej oceny bezpieczeństwa żeglugi), która koncentruje się na koordynacji MFW i żeglugi w północno-wschodniej części holenderskiego szelfu kontynentalnego, który bezpośrednio sąsiaduje z niemiecką WSE.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
3	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL	2.1	(2)		„[...] Za sprawę najwyższej wagi uznaje się właściwe i bezproblemowe połączenie niemieckiego szlaku żeglugowego SN10 z wszelkim planowaniem w holenderskiej WSE. W świetle pańskich odniesień do Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza (UNCLOS), wyników holenderskiej formalnej oceny bezpieczeństwa żeglugi (FSA) oraz pańskiego ostatniego badania, stało się jasne, że oprócz argumentów prawnych wynikających z konwencji UNCLOS pas środkowy prowadziłby do wysokiego wzrostu ryzyka dla bezpieczeństwa żeglugi i prawdopodobnie mógłby mieć również negatywny wpływ na dostępność portów w regionie. Podczas gdy w opracowaniu holenderskim dochodzi się do wniosku, że znaczny wzrost można by złagodzić za pomocą drogich i kompleksowych działań, w badaniu niemieckim stwierdza się, że zwiększone ryzyko przekracza niemieckie granice bezpieczeństwa (nawet przy zastosowaniu środków łagodzących) i w związku z tym wyciągnięty został wniosek, że pas środkowy nie byłby możliwy do zrealizowania. Dalszy przebieg pasów bezpieczeństwa będzie tematem, na który będą prowadzone rozmowy. Wielokrotnie była już o tym mowa (niedawno w czasie konferencji EMD (Europejski Dzień Morza) w Den Helder, nieformalnego spotkania UE w sprawie niebieskiej gospodarki), że wraz z krajami basenu Morza Północnego popieramy podejście holistyczne i że powinniśmy skupić się na dostosowaniu do siebie projektu holenderskiego, niemieckiego i duńskiego ze szlakiem SN10 jako centralnym elementem i nie przewidywać żadnego pasa środkowego. Wniosek ten przyjmuję do wiadomości, jednakże muszę poinformować o tym, że po stronie holenderskiej nie została jeszcze podjęta formalna decyzja, co prawdopodobnie będzie miało miejsce w najbliższych miesiącach. Od tej pory dokładne ukierunkowanie, ukształtowanie i sformalizowanie na poziomie międzynarodowym w IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) powinno być przedmiotem dalszych rozmów. Holandia jest świadoma tych zamiarów, które były już omawiane przy okazji kilku spotkań międzynarodowych i dwustronnych. Główne punkty zainteresowania polegają na odpowiednim ustawieniu MFW, marginesach bezpieczeństwa podczas działań przy wyznaczaniu szlaków w kierunku MFW, ukierunkowaniu/zaprojektowaniu możliwych działań IMO przy wyznaczaniu szlaków oraz środków łagodzących (i współpraca w tym zakresie), takich jak radar, VHF, AIS; Emergency Tow and Response Vessels (holowniki i statki ratownicze), Vessel Traffic Monitoring (monitorowanie ruchu statków) itp. [...]	W tym zakresie jakiegokolwiek dostosowanie nie jest konieczne. Ustalenie „pasa środkowego” na szlaku żeglugowym SN10 jako ograniczonego czasowo obszaru priorytetowego ma na celu zachowanie wolnego obszaru priorytetowego do czasu ostatecznego wyjaśnienia na szczeblu międzynarodowym środków zarządzania ruchem, które należy wprowadzić. Nie jest to równoznaczne z „tylko” ograniczonym czasowo zabezpieczeniem tego akwenu jako rejonu przeznaczonych dla żeglugi, ponieważ ten jest on również ustalony jako obszar zastrzeżony dla żeglugi w okresie następującym bezpośrednio po tym czasie.
4	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL	2.1	(1)		„[...] Dalsze poprowadzenie połączenia SN6 do holenderskiej WSE (Esbjerg - holenderska WSE) jest najprawdopodobniej niemożliwe do zrealizowania w przyszłości. Podnoszony jest argument, że korytarz/połączenie prowadzi do zwiększonego ryzyka dla bezpieczeństwa żeglugi w miejscu połączenia z innymi intensywnie wykorzystywanymi szlakami żeglugowymi (system ograniczenia ruchu statków TSS Fryzja Wschodnia / podejście zachodnie w Zatoce Niemieckiej) oraz ma wpływ na konwencję COLREG. Przeprowadzona ostatnio formalna ocena bezpieczeństwa żeglugi (FSA) potwierdza te problemy i zaleca opcję planu przestrzennego obszarów morskich (MSP) bez połączenia na holenderskim szelfie kontynentalnym w przebiegu SN6. Ponadto rejon ten uważany jest za bardzo ważny dla rozwoju MFW Holandii w przyszłości w kontekście osiągnięcia celów paryskiego porozumienia klimatycznego. Tak jak było to już omawiane, rejon ten został wskazany do rozwoju morskich farm wiatrowych o mocy 4 GW, co wymagałoby zajęcia niemal całego rejonu wraz z podanym korytarzem. [...]	W uzgodnieniu z Generalną Dyrekcją Dróg Wodnych i Żeglugi (GDWS) i Federalnym Ministerstwem Komunikacji i Infrastruktury Cyfrowej (BMVI) wydaje się, że rozsądne jest dalsze wykazywanie szlaku SN6, ponieważ stanowisko w NL nie zostało wyjaśnione.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
5	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL	2.1	(1)		(...) Kolejnym aspektem mającym związek z tym punktem są odstęp (zrównanie odstępów) bezpieczeństwa przy południowej granicy tego obszaru poszukiwań. Niemcy przydzieliły ok. 3,5 Mm, NL ok. 2. Przebieg może stanowić temat do rozważań, ale rezerwacja przestrzeni morskiej dla celów przyszłej rozbudowy systemu rozgraniczenia ruchu statków (TSS) w obszarze zachodniego podejścia w Zatoce Niemieckiej jest z pewnością kolejnym ważnym argumentem. Nie można wykluczyć, że przyszły rozwój związany ze szlakiem południowym oraz ze wzrostem intensywności żeglugi międzynarodowej będą miały wpływ na szlak północny. Ten przyjęty na szczelbu międzynarodowym szlak DW nie jest jednakże zaprojektowany z myślą o znacznym wzroście żeglugi i w przypadku zaistnienia wspomnianej sytuacji z pewnością będzie podlegał rozbudowie. Rozbudowa w kierunku południowym jest już niemożliwa ze względu na istniejące tam MFW, dlatego należałoby zarezerwować pewne pole manewru w kierunku północnym. Wreszcie argument dotyczący ograniczonej dostępności do portów w regionie jest postrzegany jako możliwy do osłabienia poprzez wykorzystanie szlaków alternatywnych. Chociaż formalne decyzje muszą zostać podjęte w NL, jest bardzo prawdopodobne, że około roku 2030 lub krótko po tym, połączenie to zostanie zarzucone na rzecz rozwoju MFW. Do tego czasu obszar ten pozostanie prawdopodobnie dostępnym dla żeglugi. Holandia chciałaby zaproponować dalsze konsultacje dwustronne w tej sprawie w celu osiągnięcia konsensusu odnośnie rozwiązań alternatywnych i zgadza się przy tym, żeby temat ten znalazł się już w porządku obrad spotkań trójstronnych pomiędzy Niemcami, Danią i Holandią. (...)	Podniesiony przez NL aspekt zrównania odstępów bezpieczeństwa przy południowej granicy tego obszaru poszukiwań, z zabezpieczeniem międzynarodowych szlaków żeglugowych włącznie, jest dalej omawiany z państwami sąsiednimi w ramach już dawno temu powołanej stałej grupy roboczej. Przeanalizowanie poruszonych kwestii planowane jest w ramach ekspertyzy.
6	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL	2.1	(1)		[...] - Holandia chciałaby zaprezentować stanowisko informujące, jak ważne jest wskazanie, utrzymanie i sformalizowanie (na szczelbu międzynarodowym) morskich linii komunikacyjnych, które są już wykorzystywane i będą wykorzystywane w (najbliższej) przyszłości. Z tego względu Holandia zdecydowanie popiera kontynuację szlaku SN15 (Esbjerg-Hull) na holdenderskim szelfie kontynentalnym, a także włączyła do holenderskiego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (MSP) rezerwację dla tego szlaku żeglugowego. Jeżeli zostanie to uznane za konieczne, Holandia chciałaby zaprosić Niemcy i Wielką Brytanię do podjęcia inicjatywy i rozpoczęcia rozważań dotyczących określenia dokładnego przebiegu trasy, projektu i formalizacji na poziomie międzynarodowym w IMO. (...)	Kontynuacja szlaku żeglugowego SN15 została już uwzględniona.
7	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL	2.1	(1)		[...] - Na podstawie prezentacji, natężenia żeglugi, położenia (prostopadle do DW TSS), ewentualnych wyzwań w odniesieniu do COLREG oraz wykorzystania tego szlaku stało się jasne, że wyznaczony szlak SN12 nie wydaje się być z punktu widzenia żeglugi znaczącą wartością dodaną. Można by rozważyć zmianę statusu/przyporządkowania tego konkretnego szlaku, jednakże jest to przede wszystkim suwerenna decyzja Niemiec.	Szlaki żeglugowe w planie zagospodarowania przestrzennego zostaną w razie potrzeby odpowiednio dostosowane w ramach przyszłej aktualizacji. Obecnie nie ma żadnych planów w tym zakresie.
8	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL	2.1	(1)		[...] - W celu zapewnienia (zwiększonego wykorzystania) niesformalizowanych połączeń 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 armatorom, ponieważ każdy rejs ulega znacznemu skróceniu. W celu zapewnienia właściwego połączenia z istniejącymi systemami szlaków żeglugowych w regionie Europy Północno-Zachodniej, Holandia wykazuje wspólne zainteresowanie zabezpieczeniem i sformalizowaniem szlaków prowadzących w kierunku do i z Północnej Drogi Morskiej (NSR) w ramach współpracy międzynarodowej (Niemcy, Dania, Norwegia, Holandia). Biorąc pod uwagę system szlaków w północno-zachodniej Europie w połączeniu z dostępnością różnych portów w Europie, przewiduje się co najmniej dwa połączenia. Jedno połączenie zachodnie i jedno wschodnie, które w Państwa projekcie MSP mogłoby być wyznaczone przez szlak SN18. W przypadku ewentualnego połączenia zachodniego przedstawiono pierwszy szkic projektu, który został omówiony w ramach North Sea Shipping Group (Grupy ds. Żeglugi na Morzu Północnym). Na dzień dzisiejszy najważniejsze byłoby wstępne nakreślenie i sformalizowanie szlaków, z wyraźnym zaznaczeniem, że szczegółowy projekt, szerokość i przebieg będą przedmiotem dalszych omówień, konsultacji i współpracy pomiędzy wymienionymi powyżej krajami. Omówienie to pozostanie punktem w porządku obrad w ramach obrad North Sea Shipping Group (Grupy ds. Żeglugi na Morzu Północnym) oraz spotkań trójstronnych w formacie Dania-Niemcy-Holandia. [...]"	Szlak SN18 został już uwzględniony jako obszar uprzywilejowany dla żeglugi dla ruchu na kierunku północnym, a po uzgodnieniach z krajami sąsiednimi w ostatecznym planie zostało dostosowane jego położenie. W uzasadnieniu do punktu 2.1 (1) w odniesieniu do szlaków żeglugowych od SN15 do SN18 wskazuje się na uwzględnienie ruchu tranzytowego i północnego.
9	Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej	NL				Poruszone problemy i przedstawione argumenty są poparte ustaleniami wspomnianej wyżej formalnej oceny bezpieczeństwa żeglugi (FSA), ale należy wyraźnie zwrócić uwagę na to, że sprawozdanie nie zostało jeszcze ukończony, a jego wyniki nie zostały jeszcze omówione i uzgodnione między różnymi ministerstwami. Biorąc pod uwagę z jednej strony czas na odpowiedź, a z drugiej strony wagę, pilność i wyzwania stojące przed właściwym departamentem politycznym w związku z koordynacją odpowiedzi, organ koordynujący holenderski plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (MSP) (DGWB) uzgodnił, że Departament ds. Polityki Żeglugowej przedstawi swoje uwagi ze swojej perspektywy. Dlatego chciałbym podkreślić, że niniejsza odpowiedź powinna być traktowana jako punkt wyjścia do dalszej dyskusji i rozważań, i że z biegiem czasu z pewnością może jeszcze podlegać zmianom.	W odniesieniu do wymagań żeglugi w ramach planowania przestrzennego niemieckiej WSE, Niemcy, również po wejściu w życie planu zagospodarowania przestrzennego 2021, będą nadal uczestniczyć w dalszych rozmowach koordynacyjnych z krajami sąsiadującymi.
10	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.1	(1)		[...] Planowanie uprzywilejowuje żeglugę względem środowiska naturalnego w zakresie wykorzystania przestrzeni morskiej. Ustęp (1) podrozdziału 2.1 tłumaczy to uprzywilejowanie wymogami Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza (UNCLOS). Poniższy powód rozważań odnosi się do artykułu 58 konwencji, która faktycznie przewiduje wolność żeglugi w WSE. Zostało to również podkreślone w punkcie 2.4.1 (1) podrozdziału „Ochrona przyrody”. Artykuł 58 konwencji nie stanowi jednakże, że wolność żeglugi ma bezwzględny priorytet przed ochroną środowiska. I tak artykuł 61 konwencji UNCLOS przewiduje ochronę żywych zasobów morskich w wyłącznej strefie ekonomicznej nie podając przy tym, że ochrona ta ma być podporządkowana interesom żeglugi, a artykuł 65 stanowi, że w celu ochrony ssaków morskich można stosować bardziej rygorystyczne przepisy. Propozycja: Dokładniejsze odniesienie się do postanowień Konwencji [o Prawie Morza], które uprzywilejowują żeglugę przed środowiskiem, albo ponowne sformułowanie tej zasady, gdzie potrzeby środowiska będą traktowane co najmniej na równi z żeglugą.	W ustaleniu 2.1 (1) dodano uregulowanie dotyczące relacji pomiędzy żeglugą a środowiskiem.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
11	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.2.2	(6)		„[...] Plany morskiej energetyki wiatrowej nie uwzględniają w dostatecznym stopniu środowiska Ambitne plany Niemiec dotyczące rozbudowy morskiej energetyki wiatrowej są godne uznania i warte uwagi. Przy wyborze lokalizacji pod rozwój energetyki wiatrowej unikano morskich obszarów chronionych, co również należy przyjąć z zadowoleniem. Zasadę mówiącą o tym, że rozbudowa morskiej energetyki wiatrowej nie może odbywać się kosztem różnorodności biologicznej, należy podkreślić jeszcze dużo dobitniej. Podrozdział 2.2.2 (6) uzasadnienia, który zajmuje się ochroną środowiska podczas rozbudowy energetyki wiatrowej, jest zbyt zawężony i w zasadzie mówi jedynie o hałasie, i to w sposób niewyczerpujący. • W podrozdziale 4.2.5 rozdziału Morze Bałtyckie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ), zajmującym się oddziaływaniem planowanej rozbudowy energetyki wiatrowej na ssaki morskie, stwierdza się, że oddziaływanie hałasu w fazie budowy (w szczególności w rezultacie wbijania pali fundamentowych) ma znaczenie regionalne i tymczasowe. Uzasadnienie takiej oceny nie wynika z tekstu. Nie są również prowadzone żadne rozmowy na temat rozwiązań alternatywnych charakteryzujących się niskim poziomem hałasu. Propozycja: zbadanie alternatywnych dla wbijania pali metod budowy fundamentów oraz podjęcie działań mających na celu wykluczenie negatywnego oddziaływania na ptaki i nietoperze. [...]”	Plan zagospodarowania przestrzennego podejmuje tym ustaleniem istotny punkt w ramach konkretnych projektów elektrowni wiatrowych, który musi być odpowiednio uwzględniony w dalszych procedurach. W ramach poszczególnych procedur dopuszczenia przeprowadzone zostaną następnie obszerne badania środowiskowe na podstawie standardowej koncepcji badań.
12	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.2.4	(1)		„[...] Wpływ górnictwa na środowisko nie jest wystarczająco łagodzony Podrozdział 2.2.4 uzasadnienia zezwala na górnictwo na obszarach chronionych tylko w tym aspekcie, że obowiązujące przepisy tego nie zabraniają. Takie uzasadnienie pomija fakt, że wymagania ekologiczne planu powinny być jednak wyższe niż minimalne wymogi prawa. W przypadku obszaru morskiego o dużym znaczeniu dla węgorzy ustalono jedynie czasowe ograniczenie wydobycia, które może nie być wystarczające. Ponadto przewiduje się również wydobycie węglowodorów na dnie morza, tj. na obszarach chronionych, co oprócz niszczenia różnorodności biologicznej jest też jednoznacznie sprzeczne z celami klimatycznymi. Takie samo podejście odzwierciedlają ustępy (1) i (2) podrozdziału 2.4 dotyczącego ochrony przyrody.” 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 wydobycia mogą trwać nawet do 15 lat, a w przypadku zmiany właściwości podłoża mogą to być nawet skutki trwałe. Biomasa bioty na powierzchniach kopalnianych jest zdecydowanie mniejsza niż na powierzchniach 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. Szkoda, że w części strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) dotyczącej Morza Północnego nie przeanalizowano skutków klimatycznych proponowanego wydobycia węglowodorów na tym obszarze. Jest to wyraźne zignorowanie polityki klimatycznej UE. Propozycja: Wykluczenie wydobycia na obszarach chronionych i innych wrażliwych obszarach morskich (w tym na obszarach, na których koncentrują się jelenie) oraz rezygnacja z rezerwowania obszarów morskich na potrzeby wydobycia węglowodorów.	Zezwolenia na wydobycie piasku i żwiru na obszarach chronionych podlegają ocenie oddziaływania na środowiskowo oraz w stosownych przypadkach wymogom mającym na celu zminimalizowanie szkód dla środowiska morskiego. Okres ograniczonego użytkowania musi być weryfikowany i ustalany w odpowiednich procedurach. Obszary zastrzeżone dla wydobycia węglowodorów (gazu) nie znajdują się na obszarach chronionych.
13	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.2.5	(1)		„[...] Należy bardziej szczegółowo omówić oddziaływanie na środowisko rybołówstwa i hodowli ryb. W podrozdziale 2.2.5 uzasadnienia nie uwzględniono w odpowiedni sposób oddziaływania na środowisko rybołówstwa i hodowli ryb, między innymi poprzez nieuwzględnienie hodowli ryb jako jednej z przyczyn eutrofizacji mórz; nie przewidziano również żadnych wykluczeń środowiskowych dla lokalizacji rybołówstwa lub hodowli ryb. Zastrzeżenie dotyczące połowów homarca (Nephrops norvegicus) na obszarze „Südlicher Schlickgrund” zawarte w ustępie (1) nie ustosunkowuje się do oddziaływania rybołówstwa na ekosystem, co jest obowiązkowe na mocy porozumień w ramach WPRyb, lecz ogranicza się do stwierdzenia dobrego stanu gatunku docelowego. W podrozdziale 5.2.1 rozdziału poświęconego Morzu Bałtyckiemu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) przyłów jest jednakże wymieniony jako ważny czynnik ryzyka dla morświnów. Niejasne jest, dlaczego nawet nie rozważa się przestrzennych lub czasowych ograniczeń rybołówstwa na obszarach ważnych dla morświnów. Propozycja: Wdrożenie działań mających na celu zmniejszenie negatywnego wpływu rybołówstwa, a w szczególności hodowli ryb, na środowisko oraz w razie potrzeby nałożenie ograniczeń przestrzennych, również na morskich obszarach chronionych. Na obszarach połowów homarca należy przewidzieć bardziej selektywne i zorientowane na ekosystem podejście do rybołówstwa.	Stosowane narzędzia połowowe, projekty dotyczące wielkości itp. powinny być zgodne z wytycznymi wydanymi w ramach wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb) oraz z jej implementacją w prawie krajowym.
14	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE	2.2.1	(3)		„[...] W planowaniu przestrzennym obszarów morskich należy promować synergiczną koegzystencję. Ustęp (3) podrozdziału 2.2.1 ma na celu zminimalizowanie wzajemnych oddziaływań pomiędzy różnymi sposobami wykorzystania obszaru morskiego, nie precyzuje jednakże, jakich działań należy unikać, ani nie wskazuje, czy niektóre działania mogą mieć również synergie pozytywne. Propozycja: Należy wyjaśnić wzajemne powiązania pomiędzy różnymi zastosowaniami.	Niniejsze ustalenie odnosi się ogólnie do wszystkich gospodarczych sposobów wykorzystania oraz do ich potencjalnych wzajemnych oddziaływań negatywnych, jak również skutków negatywnych wywieranych na inne sposoby wykorzystania i funkcje. Ewentualne konflikty będą rozpatrywane w ramach konkretnych problemów na kolejnych poziomach planowania i dopuszczania.
15	Estonian Fund for Nature (Estoński Fundusz Przyrody)	EE				Konieczne jest wzmocnienie współpracy międzynarodowej Na koniec chcielibyśmy powtórzyć nieco bardziej ogólny punkt, który wykracza poza niemiecki proces planowania: Proces planowania morskiego wymaga znacznie efektywniejszej koordynacji międzynarodowej i oceny skumulowanych oddziaływań na całym morzu. Taka współpraca jest również wymagana na mocy artykułu 11 dyrektywy 2014/89/UE ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich. Według Europejskiego Funduszu Rybackiego (EFR) przepis ten nie został wdrożony przez poszczególne kraje w sposób wystarczająco zdecydowany, chociaż miała miejsce minimalna współpraca. Uważamy jednak za konieczne, żeby organy robocze regionalnych konwencji morskich (HELCOM na Morzu Bałtyckim) przeprowadziły w najbliższej przyszłości ocenę skumulowanego oddziaływania planów morskich i w razie potrzeby dostosowały plany w przyszłości w celu zagwarantowania dobrego stanu środowiska morskiego.	BMI i BSH pracują w międzynarodowych organach i grupach roboczych, jak również przy projektach dotyczących planowania przestrzennego obszarów morskich, a także zajmują się skumulowanym oddziaływaniem planów w ramach monitorowania i oceny planów zagospodarowania przestrzennego.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
16	Urząd Morski w Szczecinie	PL				W przedłożonej prognozie oddziaływania na środowisko przeprowadzono szczegółową analizę wpływu realizacji założeń Planu na poszczególne elementy środowiska, ze szczególnym uwzględnieniem takich grup zwierząt jak ssaki morskie, ptaki morskie i ptaki migrujące. W ocenie tut. Organu dane przedstawione w tym dokumencie dostarczają cennych wniosków dot. stanu środowiska obszaru objętego Planem, jak również umożliwiają ocenę możliwych 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 i nieznaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, które zostaną ustanowione w procedurze indywidualnego zatwierdzania planowanych w Planie działań.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
17	Urząd Morski w Szczecinie	PL	2.2.2	(1)		<p>Dodatkowo wskazujemy, że położenie obszarów przeznaczonych pod energetykę wiatrową oznaczonych, jako EO1 i EO3 powinno być rozpatrywane pod kątem oddziaływania skumulowanego z innymi obszarami przeznaczonymi w perspektywie na działalność tego samego typu. Dotyczy to w szczególności obszarów przeznaczonych pod energetykę odnawialną (wiatrową) położonych na południowy zachód od wyspy Bornholm, określonych w planie zagospodarowania obszarów morskich Danii. Pomimo faktu, że plan ten nie został jeszcze zatwierdzony, wydaje się konieczne wzięcie pod uwagę jego ustaleń, zwłaszcza w kontekście oddziaływania transgranicznego na trasy przelotów ptaków wędrownych w relacji północ-południe pomiędzy Zatoką Pomorską, a południowym wybrzeżem Szwecji. Szlaki przelotów ptaków przez obszary na których planowana jest lokalizacja energetyki wiatrowej zostały przedstawione w rozdziale 2.10 prognozy oddziaływania na środowisko dla ww. projektu Planu dla niemieckiej WSE na Morzu Bałtyckim.</p> <p>Wymienione obszary przeznaczone pod morską energetykę wiatrową mogą stworzyć barierę w osi wschód-zachód dla ptaków wędrujących wymienionymi powyżej trasami migracyjnymi. Jest to szczególnie istotne w związku z planowanym powiększeniem obszaru E02 w kierunku zachodnim oraz koncepcją ewentualnej likwidacji obszaru SO5. Należy podkreślić, że w punkcie 9.3.2.2 „Energia wiatrowa na morzu” prognozy oddziaływania na środowisko dla ww. projektu Planu dla niemieckiej WSE na Morzu Bałtyckim jednoznacznie stwierdzono występowanie kolizji obszarów przeznaczonych pod energetykę wiatrową ze szlakami migracyjnymi ptaków wędrownych zamieszczać poniższe stwierdzenie, (cyt.): „Ponieważ nie istnieją alternatywne rozwiązania przestrzenne dla wykorzystania energii wiatrowej na Morzu Bałtyckim, dodatkowo ustalono, że obszary korytarzy migracji ptaków „Fehmarn-Lolland” i „Rugia-Schonen” mogą być zasadniczo wykorzystywane przez energię wiatrową, pod warunkiem, że zostaną one wyznaczone, jako obszary priorytetowe lub zarezerwowane dla energii wiatrowej. W okresach masowych migracji turbiny wiatrowe nie powinny być eksploatowane w korytarzach migracji ptaków, jeśli inne środki nie są wystarczające do wykluczenia udowodnionego, znacznie zwiększonego ryzyka kolizji ptaków z turbinami wiatrowymi”. Niezrozumiałe byłoby nieuwzględnienie istnienia takiego ryzyka w obszarze korytarzy migracji ptaków nad obszarem „Adlergrund”.</p> <p>W przypadku likwidacji obszaru SO5 i przeznaczenia go na lokalizację dla energetyki wiatrowej stanowić będzie on dalsze przedłużenie na zachód bariery dla ptaków migrujących z Zatoki Pomorskiej.</p>	Zasadniczo wychodzi się z założenia, że wykorzystanie energii wiatrowej na morzu można pogodzić z migracją ptaków, jeśli w razie potrzeby przewidziane zostaną środki unikania zagrożeń i działania łagodzące. Przedstawione w planie zagospodarowania przestrzennego korytarze migracji ptaków „Fehmarn-Lolland” i „Rugia-Schonen” uwzględniają szczególne znaczenie przelotu ptaków nad Bełtem Fehmarn, tzw. linii przelotu ptaków, oraz przez Rugię do Szwecji. Zasada 2.4 (6) zapewnia 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. Można założyć, że zasada ta dotyczy wszystkich planowanych obszarów pod energetykę wiatrową w korytarzu migracji ptaków.
18	Urząd Morski w Szczecinie	PL				<p>Obszar objęty Planem zlokalizowany jest w sąsiedztwie granicy polskich morskich obszarów Natura 2000, tj. obszaru specjalnej ochrony ptaków „Zatoka Pomorska” (PLB99003) i obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty / specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Ostoja na Zatoce Pomorskiej” (PLH 990002). Zaplanowane w Planie działania nie powinny znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony polskich morskich obszarów Natura 2000, w tym w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000, lub - wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000, lub - pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innymi obszarami, <p>tym samym, jako Organ sprawujący nadzór nad ww. obszarami Natura 2000, na podstawie art. 27a ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. Nr 1098) stwierdzamy brak wpływu planowanych działań na zachowanie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i ich siedlisk, będących przedmiotami ochrony w tych obszarach Natura 2000.</p>	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
19	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL				Mając na względzie potencjalny wpływ na środowisko na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zastosowane środki minimalizujące, Strona polska nie wnosi uwag w zakresie zaproponowanych zmian w drugiej wersji Planu.	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
20	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	PL				Równocześnie jednak informuję, że po przeanalizowaniu dokumentacji stwierdzono, iż nie odnosi się ona dostatecznie do kwestii zgłaszanych przez Stronę polską na etapie ustalania zakresu i stopnia szczegółowości Planu, jak również na późniejszych etapach, obejmujących opiniowanie samego dokumentu, tj. przeanalizowania krótko - jak i długofalowego 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.	Wyniki kontroli oddziaływań ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego na przyległe obszary Natura 2000, zarówno na niemieckim morzu terytorialnym jak i w krajach sąsiednich, omówiono w rozdziale 6.3.4 raportu środowiskowego dla Morza Bałtyckiego.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
21	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.1			W porcie w Świnoujściu planowana jest obsługa statków o zanurzeniu do 15 m, dlatego plan nie może ograniczać prowadzenia prac pogłębiarskich w celu uzyskania toru wodnego o głębokości 17 m na trasie znajdującej się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin.	Warunki wstępne prowadzenia prac pogłębiarskich na szlaku na północ od redy portów morskich Świnoujście i Szczecin muszą zostać zbadane w ramach procedury uzyskiwania pozwoleń, w której oprócz względów związanych z żeglugą morską bierze się pod uwagę m.in. położenie na terenie rezerwatu przyrody. Plan zagospodarowania przestrzennego nie antycypuje takiej procedury.
22	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.1			Potencjalne przekształcenie od 01.01.2025 r. tymczasowego obszaru zastrzeżonego dla żeglugi (SO5) na tymczasowy obszar zastrzeżony dla energii wiatrowej na morzu (EO2-West), tj. dopuszczenie zabudowy całego tego obszaru, może doprowadzić do skanalizowania dotychczas rozproszonego ruchu statków w tym rejonie i tym samym do zagęszczenia ruchu statków i częstszych ich spotkań, co zwiększy ryzyko kolizji, szczególnie, że w tym obszarze zidentyfikowano kolizję aktualnych tras promów obsługujących linię Świnoujście-Trelleborg z planowaną w niemieckim morzu terytorialnym MFW „Arcadis Ost 1”.	Poruszone aspekty zostaną zbadane w ramach planowanej ekspertyzy żegludowej dla tego rejonu.
23	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.5.1	(1)		Poprzednia wersja planu nie zawierała wydzielań planistycznych na potrzeby obrony narodowej, a rozmieszczenie poligonów wojskowych miało charakter informacyjny. Obecnie na Zatoce Pomorskiej zostały wyznaczone „obszary zastrzeżone dla obrony”, jednak w części tekstowej planu nie określono zasad współistnienia tej funkcji z obszarami wyznaczonymi na potrzeby żeglugi. Poligony wojskowe na akwenie Zatoki Pomorskiej kolidują z trasą żegludową znajdującą się na północ od redy portów Świnoujście i Szczecin, prowadzącej do portu Ystad (SO2). Prowadzone na tych poligonach ćwiczenia wojskowe mogą powodować zamknięcie tej trasy dla cywilnej żeglugi do portów w Świnoujściu i Szczecinie. Rozstrzygnięcia planistyczne nie powinny dawać takiej możliwości.	Ćwiczenia nie spowodują zamknięcia szlaków żegludowych. Federalny plan zagospodarowania przestrzennego nie posiada w tym kontekście kompetencji regulacyjnych. Szczegóły wynikają z odpowiednich komunikatów o ćwiczeniach wojskowych w wiadomościach żegludowych. Gwoli wyjaśnienia, w uzasadnieniu do punktu 2.5. (1) planu, który odpowiada punktowi 2.5.1 (1) w 2. projekcie planu, wprowadzono zapis mówiący o tym, że wykorzystanie terenów wojskowych do celów ćwiczeń odbywa się zgodnie z zasadą bezpieczeństwa i swobody żeglugi.
24	Ministerstwo Infrastruktury	PL	2.1			Podsumowując, potrzebne jest zastosowanie rozstrzygnięć planistycznych, które nie zakłócą płynnego i bezpiecznego ruchu statków, z uwzględnieniem przewidywanego rozwoju transportu morskiego, w szczególności w obszarach SO2 i SO3. Jeżeli strona niemiecka nie zrezygnuje z postanowień planu umożliwiających przekształcenie obszaru SO5 na obszar EO2-West, strona polska wskazuje na konieczność współpracy z polskimi ekspertami od bezpieczeństwa żeglugi przy opracowywaniu ekspertyzy na potrzeby podjęcia decyzji o zmianie przeznaczenia tego obszaru.	Ewentualne przekształcenie obszaru SO5 na obszar EO2-West rozpatrywane będzie w ramach odrębnej ekspertyzy. W procesie tym wezmą udział eksperci z państw sąsiednich.
25	Marine Management Organisation (MMO) (Organizacja ds. zarządzania morskiego)	UK				Plany morskie East Inshore i East Offshore zostały przyjęte w 2014 r. 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 przeglądowi, z czego należy sporządzać sprawozdania. Ostatnie sprawozdanie trzyletnie dotyczące East Marine Plans (wschodnich planów morskich) zostało opublikowane w kwietniu 2020 roku. Bezpośrednio po publikacji podjęto decyzję o zmianie lub zastąpieniu wschodnich planów morskich. Z decyzją tą nie wiąże się żaden ustawowy termin ani harmonogram. O tym, kiedy powinien rozpocząć się proces zmiany lub zastąpienia planów, będziemy Państwa informować. W międzyczasie aktualne East Marine Plans pozostają w mocy jako plany operacyjne dla wschodnich obszarów planowania morskiego Anglii. W rozdziale 1.3.1.4 stwierdza się, że angielskie plany morskie będą aktualizowane co trzy lata. Należy pamiętać o tym, że o ile istnieje wymóg, aby każdy plan morski był poddawany przeglądowi co trzy lata, z obowiązkiem sporządzenia stosownego sprawozdania, to nie istnieje wymóg, aby plany morskie były aktualizowane co trzy lata. Decyzję o zmianie lub zastąpieniu planu morskiego podejmuje Secretary of State for Environment, Food and Rural Affairs (sekretarz stanu ds. środowiska, żywności i spraw wiejskich) w oparciu o wyniki i zalecenia zawarte w sprawozdaniach z przeglądów trzyletnich sporządzonych przez MMO. W oczekiwaniu na proces zmiany lub zastąpienia planów (patrz jak wyżej) aktualne East Marine Plans pozostają w mocy, jako plany operacyjne dla wschodnich obszarów planowania morskiego Anglii.	Raport środowiskowy został zmieniony zgodnie z uwagami.

Nr	Stanowisko przekazane przez:	Kraj	Rozdział (nr)	Ustalenie (nr)	Ustalenie ogr. (do nr.)	Stanowisko	Ocena BMI / BSH
26	Marine Management Organisation (MMO) (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK				<p>MMO z zadowoleniem przyjmuje dalsze uwzględnienie problemów transgranicznych, takich jak żegluga, energia wiatrowa oraz ochrona i poprawa stanu środowiska morskiego w drugim projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Przyjmujemy do wiadomości, że proponowany obszar EN19 zarezerwowany dla morskiej energetyki wiatrowej znajduje się w tym samym miejscu co w pierwszym projekcie zmodyfikowanego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (MSP), tj. graniczy z przyległym północno-wschodnim obszarem planowania morskiego. Przyjmujemy do wiadomości również następujące zmiany drugiego projektu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozdział 2.2.2 „Morska energetyka wiatrowa” został uzupełniony o następujący zapis w celu wzmocnienia znaczenia rejonu EN19: „Wyznaczenie obszaru dla morskiej energii wiatrowej skutkuje tym, że obszar ten będzie wolny od niemożliwych do pogodzenia sposobów wykorzystania i postrzegany będzie za zasadniczo odpowiedni dla priorytetowego wykorzystania”. • W rozdziale 2.2.2 podrozdział Re (2) „Obszary zastrzeżone dla morskiej energii wiatrowej” dodano ustęp o następującej treści: „W ramach ciągłej oceny i przyszłej aktualizacji planu w szczególności sposób uwzględnia się kwestie związane z żeglugą w odniesieniu do szlaków prowadzących na północ (potencjalnie niezamierzony obszar bieguna północnego i związane z tym przesunięcia szlaków żeglugowych) w celu zagwarantowania połączenia obszaru Zatoki Niemieckiej zgodnie z zapotrzebowaniem oraz umożliwienia przejścia żeglugowego przez WSE.” • W rozdziale 2.1 „Zapewnienie bezpieczeństwa i efektywności żeglugi” odsyła się do swobody żeglugi zgodnie z konwencją UNCLOS i stwierdza się, że: „Zgodnie z artykułem 60 ustęp 7 UNCLOS nie wolno tworzyć sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji oraz stref bezpieczeństwa wokół nich, jeżeli mogłyby to przeszkadzać w korzystaniu z uznanych szlaków morskich o istotnym znaczeniu dla żeglugi międzynarodowej. W związku z tym ustawa ROG oraz różne ustawy sektorowe przywiązują dużą wagę do bezpieczeństwa i efektywności żeglugi podczas korzystania z WSE. Wymóg bezpieczeństwa i swobody żeglugi ma zatem na celu przede wszystkim utrzymanie ważnych szlaków żeglugowych w stanie wolnym od sposobów wykorzystania, które mogłyby utrudniać korzystanie z nich. Należy przy tym w szczególności uwzględnić wyznaczone przez IMO obszary rozgraniczenia ruchu na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim. Ponadto uwzględnione zostaną rzeczywiste szlaki żeglugowe ustalone na podstawie analiz systemu ruchu statków AIS oraz szlaki zidentyfikowane jako ważne w przyszłości.” 	Wypowiedzi przyjęto do wiadomości.
27	Marine Management Organisation (MMO) (Organizacja ds. Zarządzania Morskiego)	UK	2.1	(1)		<p>„[...] Wydaje się, że rozdział 2.2.2 nie obejmuje szlaków żeglugowych przechodzących przez północno-wschodni obszar planowania morskiego, ponieważ są to szlaki zachodnie wychodzące z niemieckiej WSE. Dlatego korzystamy z tej okazji, aby powtórzyć naszą wcześniejszą odpowiedź z konsultacji oraz informacje na temat ważnych gospodarczo szlaków żeglugowych między przybrzeżnym obszarem morskim północno-wschodniej Anglii a niemiecką WSE. Dlatego możemy prosić, aby takie szlaki zostały w pełni uwzględnione i ujęte w rozdziale 2.1. Ponadto sugerujemy wprowadzenie zmian w rozdziale 2.2.2, tak aby obejmował on wszystkie szlaki, które „umożliwiają tranzyt przez WSE”. Cieszymy się na dalszą współpracę pomiędzy władzami w Niemczech i Wielkiej Brytanii wszędzie tam, gdzie jest to pożądane, przy planowaniu wzrostu projektów morskiej energetyki wiatrowej uwzględniającym także inne sposoby wykorzystania i kwestie transgraniczne.”</p>	Szlak, o którym mowa (Tees i Hartlepool do Bałtyku), przebiega według naszej wiedzy przez duńską WSE. W celu przeprowadzenia bardziej szczegółowej analizy zwrócono się do MMO o przekazanie danych dotyczących żeglugi.
28	Swedish Agency for Marine and Water Management (SwAM) (Szwedzka Agencja Morska i Gospodarki Wodnej)	SE				<p>W rozdziale 11.9 Ogólna ocena planu znajduje się końcowa uwaga dotycząca oddziaływań planu. Jednakże w podsumowaniu sprawozdania środowiskowego warto byłoby podkreślić najważniejsze ustalenia i wnioski.</p>	Istotne ustalenia zostały zebrane w nietechnicznym podsumowaniu w rozdziale 11. Rozdział 11.9 odnosi się szczególnie do oceny całego planu.
29	Energistyrelsen (Duńska Agencja Energii)	DK				<p>W związku z charakterem planu zagospodarowania przestrzennego Duńska Agencja Energii, Energy Island Unit (Jednostka ds. Wysp Energetycznych), pragnie poinformować, że Duńska Agencja Energii jest w trakcie planowania dwóch wysp energetycznych na duńskim obszarze morskim i w WSE. W porozumieniu klimatycznym z 22 czerwca 2020 r. postanowiono, że Dania zbuduje dwie wyspy energetyczne, z których jedna zlokalizowana będzie na Bornholmie na Morzu Bałtyckim, a druga na Morzu Północnym. Do obu wysp energetycznych podłączone będą morskie farmy wiatrowe, patrz poniżej. Decyzja polityczna podjęta jesienią 2020 r. oraz dodatkowe porozumienie polityczne do porozumienia klimatycznego zawarte w lutym 2021 r. zdecydowały również o szczegółowej lokalizacji obszarów studium wykonalności dla wysp energetycznych. Wyspa energetyczna Bornholm, do której powinny zostać podłączone morskie turbiny wiatrowe o mocy 2 GW, przedstawiona została na poniższej mapce. Oznakowania w pełnym zielonym kolorze (ilustracja 1) pokazują obszary studiów wykonalności dla obu przyszłych morskich farm wiatrowych na Bornholmie. Projekt zezwolenia na przeprowadzenie studiów wykonalności dla morskich farm wiatrowych na Bornholmie został skonsultowany w Espoo, również z władzami niemieckimi. W przypadku wyspy energetycznej (Energy Island) na Morzu Północnym ma być wybudowana sztuczna wyspa będąca punktem węzłowym dla morskich siłowni wiatrowych o mocy 3 GW, z możliwością rozbudowy w przyszłości do 10 GW. Na poniższej mapce żółtym pełnym kolorem (ilustracja 1) zaznaczono obszary studium wykonalności dla przyszłej sztucznej wyspy i przyszłej morskiej elektrowni wiatrowej.</p>	Informacja została przyjęta do wiadomości.