



### **Podsumowanie**

Zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione: ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko; opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy o udostępnianiu; zgłoszone uwagi i wnioski; propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

**Regionalnego Programu Strategicznego  
w zakresie transportu  
(Mobilne Pomorze)**

**Gdańsk, sierpień 2013**

## SPIS TREŚCI

Wstęp .....	3
1. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.....	4
2. Informacje w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jaki zakresie zostały uwzględnione ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko. ....	4
3. Informacje w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jaki zakresie zostały uwzględnione opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199 poz.1227 z późn. zm.).....	5
4. Informacje, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jaki zakresie zostały uwzględnione zgłoszone uwagi i wnioski.....	7
5. Informacje o odstąpieniu od przeprowadzenia postępowania transgranicznego ....	7
6. Informacje, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu. ....	7

## ZAŁĄCZNIKI TABELARYCZNE

Tabela 1. Sposób i zakres uwzględnienia rekomendacji zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu .....	9
Tabela 2. Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów o których mowa w art. 57 i 58 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania.....	11

## **Wstęp**

Podsumowanie do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu (Mobilne Pomorze), zwanego dalej Programem, sporządzone zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą OOŚ”, zawiera:

1. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.
2. Informacje, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
  - 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
  - 2) opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z późn. zm.);
  - 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
  - 4) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

## **1. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.**

W ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu wskazano, że podstawową alternatywą wobec rozbudowy, modernizacji i usprawnienia systemu komunikacji powinno być ograniczenie potrzeb komunikacyjnych, jednak wobec głębokiego deficytu sprawnych i nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych, których stan obecny nie odpowiada bieżącym potrzebom i wyzwaniom, realnie, jako rozwiązania alternatywne mogą być rozpatrywane:

- przebiegi szlaków (w przypadku inwestycji liniowych),
- zakresy inwestycji, które winny być określone w RPS
- harmonogramy i organizacja prac budowlanych,
- technologie, wykorzystywane w procesach inwestycyjnych.

Nie ma uzasadnienia zmiana historycznie wytyczonych i wkomponowanych w pokrycie terenu przebiegów dróg i linii kolejowych na obszarach leśnych oraz objętych ochroną przyrody i krajobrazu. Na pozostałych obszarach można rozpatrywać zmiany przebiegów na krótkich odcinkach, nie można więc mówić o wariantach alternatywnych.

Ponieważ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu nie odnosi się szczegółowo ani do harmonogramu i organizacji prac budowlanych, ani też strony techniczno-technologicznej przedsięwzięć, w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu RPS nie wskazano rozwiązań alternatywnych, odnoszących się do celów i kierunków przedsięwzięć strategicznych, zapisanych w projekcie Programu. Zasugerowano, że rozwiązania takie powinny mieć miejsce na etapie przedrealizacyjnym i realizacyjnym.

W odniesieniu do obszarów objętych ochroną w systemie NATURA 2000, rozwiązaniem alternatywnym w stosunku do zaproponowanych mogłoby być ograniczenie zakresu planowanych prac do modernizacji, czy remontu, jednak przyjęty charakter dokumentu Programu uniemożliwia tego typu przesądzenia na tym etapie.

## **2. Informacje w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jaki zakresie zostały uwzględnione ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko.**

Prognoza oddziaływania na środowisko dla Regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu została sporządzona w Wojewódzkim Biurze Planowania Przestrzennego w Słupsku.

W Prognozie, stosownie do poziomu szczegółowości ocenianego projektu dokumentu, sformułowano łącznie 7 uwag, wniosków i rekomendacji.

Dla podkreślenia, że inwestycje winny być poprzedzone działaniami organizacyjnymi, zaproponowano odwrócenie kolejności priorytetów w obrębie Celu szczegółowego I – Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego, poprzez przesunięcie na koniec listy obecnego Priorytetu 1.1. „Rozwój infrastruktury...”. Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ w RPS T numeracja priorytetów traktowana jest jako porządkowa, a nie hierarchiczna. Uznano bowiem, że osiągnięcie efektu synergii poszczególnych działań polepszających system publicznego transportu zbiorowego wymaga równoległego ich wdrażania.

Po analizie rozszerzono opis Priorytetu 1.1 o wnioskowaną w Prognozie treść, tj. „Prowadzenie studiów i analiz w zakresie kształtowania integralnej, optymalnej i zrównoważonej sieci infrastruktury transportu publicznego w regionie”.

W opisie Trzeciego celu szczegółowego „Węzły multimodalne dobrze powiązane...” lub w Priorytecie 3.1. „Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych” nie umieszczono zasugerowanych w Prognozie zapisów kierunkowych lub wskaźnika dotyczącego wielkości przeładunków Truck / Trail. Uznano, że dotychczasowy wskaźnik opisujący udział kolei w obsłudze morskich terminali kontenerowych podkreśla znaczenie transportu szynowego dla lepszego funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych.

W Prognozie zasugerowano doprecyzowanie ram określających przyszłą realizację przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, poprzez:

- Doprecyzowanie Obszarów Strategicznej Interwencji w sposób obiektywny i precyzyjny, odzwierciedlający faktycznych adresatów i beneficjentów podejmowanej interwencji (większość działań);
- Zdefiniowanie kryterium „efektu środowiskowego” oraz – w zależności od przyjętej definicji - zróżnicowanie go w obrębie poszczególnych działań.

Ustalenie nie zostało uwzględnione w dokumencie, ponieważ OSI zdefiniowane zostało w SRWP 2020 (str. 53). W zapisie RPS oparto się na Zasadach realizacji strategii - „Zasada korzystnego oddziaływania na środowisko”, oznacza, że przedsięwzięcia identyfikowane jako istotne dla realizacji Strategii analizowane będą przez pryzmat kryterium efektu środowiskowego promującego poprawę efektywności wykorzystania zasobów i redukcję negatywnych oddziaływań środowiskowych lub działania kompensujące.

Wniosek o uzupełnienie listy wskaźników, służących do oceny skutków realizacji postanowień dokumentu w środowisku został uwzględniony w Programie poprzez wprowadzenie kontekstowych wskaźników w zakresie środowiska.

W prognozie wskazano, by dla dróg przecinających obszary NATURA 2000 zdecydowanie ograniczyć zakres planowanej modernizacji do minimum (remont nawierzchni i odwodnienia), nadając połączeniu charakter lokalny, nie tranzytowy. Wniosek nie mógł być uwzględniony, ponieważ nie zawsze jest możliwość ograniczenia planowanej przebudowy dróg do remontu i odwodnienia. Należy też mieć na względzie potrzeby uczestników ruchu, a w szczególności ich bezpieczeństwo.

Przyjęto zasugerowane w Prognozie rozwiązanie - pakiet zadań wzmacniających korytarz transportowy północny w działaniu 2.2.1 został usunięty z treści RPS Transport; uwaga zostanie zaproponowana jako zmiana zapisu w kontrakcie terytorialnym dla województwa pomorskiego

Informacje o sposobie, w jaki zostały wzięte pod uwagę oraz zakresie, w jakim zostały uwzględnione uwagi zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko, zostały przedstawione w tabeli 1 załączonej do niniejszego podsumowania.

### **3. Informacje w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jaki zakresie zostały uwzględnione opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz.1227 z późn. zm.)**

W dniu 28 lutego 2013 r. Zarząd Województwa Pomorskiego przyjął uchwałę nr 215/225/13 w sprawie uzgodnienia z właściwymi organami zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w „Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu”. Uchwała była podstawą do wystąpienia z wnioskiem do właściwych organów<sup>1</sup> o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości Prognozy oddziaływania na środowisko dla sporządzanego projektu dokumentu.

<sup>1</sup> Dział IV, Rozdział 3 art. 53 Ustawy OOS

Prognozę dla projektu RPS sporządzono zgodnie z zakresem i stopniem szczegółowości uzgodnionym z:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku (pismo nr RDOŚ-Gd-WOO.411.1.2013.ES.1 z dnia 20.03.2013). Rozszerzając ustawy zakres Prognozy, RDOŚ zwrócił uwagę na potrzebę zaproponowania wymogów, jakie należy spełnić podczas przygotowania do realizacji zadań, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji konkretnych przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz potrzebę wskazania potencjalnych miejsc konfliktogennych i zaproponowanie rozwiązań alternatywnych, a także minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.
- Pomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku (pismo nr SE.NS-80.9022.490.74.2013.WR z dnia 22 marca 2013).
- Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni (pismo nr INZ/ZP-8316/28/13 z dnia 28.03.2013). Organ zwrócił uwagę, że sporządzana prognoza winna określać wpływ RPS na środowisko morskie, w tym obszary Natura 2000;
- Dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku (pismo nr OW-B5-074/16/13 z dnia 4 kwietnia 2013). Organ zaproponował dodatkowo:
  - Odniesienie się do planowanych do wskazania sposobów zagospodarowania obszaru morskiego oraz wpływ wskazanych działań na elementy środowiska,
  - Wskazać formy oddziaływania planowanych inwestycji na brzeg morski wraz z formami możliwych działań mających za zadanie zmniejszenie tempa jego erozji i wskazanie potencjalnych źródeł ich finansowania,
  - Uwzględnianie wymagań Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Programu, po jej sporządzeniu przez zespół WBPP w Słupsku i przyjęciu przez Zarząd Województwa Pomorskiego<sup>2</sup> podlegała procedurze opiniowania przez organy, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy OOS, tj. przez:

- 1) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (opinia wyrażona w piśmie z dnia 19.06.2013 r. znak RDOŚ-Gd-WOO.410.24.2013.MCZ.2);
- 2) Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku (opinia wyrażona w piśmie z dnia 19 czerwca znak SE.NS-80.9022.490.174.2013.KM);
- 3) Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (opinia wyrażona w piśmie z dnia 1.07.2013 r. znak INZ/ZP-8316/28-7/13);
- 4) Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku (opinia wyrażona w piśmie z dnia 4 czerwca 2013r. znak OW-B5-074/34-5/13).

Opinia RDOŚ w Gdańsku do projektu RPS T wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko wpłynęła dnia 05 lipca 2013 pod numerem RDOŚ-Gd-W00.410.22.2013.MCZ.3. Organ wydając opinię przekroczył termin 30 dni, zapisany w art. 53 Ustawy OOS. W sformułowanej uwadze organ zalecił wykorzystywać zalecone w Prognozie oddziaływania na środowisko działania ograniczające ewentualne niekorzystne oddziaływania na środowisko realizowanych przedsięwzięć. Uwaga jest raczej wnioskiem o ogólnym charakterze, nie odnosi się do konkretnych zapisów RPS Transport; będzie brana pod uwagę na etapie realizacyjnym.

---

<sup>2</sup> Uchwała nr 468/245/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 9 maja 2013 roku w sprawie przyjęcia Prognozy oddziaływania na środowisko dla Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie nr SE.NS-80.9022.490.173.2013.KM z dnia 19 czerwca 2013 zaopiniował projekt RPS Transport z prognozą oddziaływania na środowisko bez uwag.

Urząd Morski w Gdyni w piśmie nr INZ/ZP-8316/28-10/13 z dnia 01.07.2013 zaopiniował projekt RPS w zakresie transportu, łącznie z projektami RPS RG i RPS EiŚ, z uwagami nie dotyczącymi kwestii środowiskowych, lecz rozszerzenia i uszczegółowienia przyjętych w RPS kierunków rozwoju. Organ wydając opinię przekroczył termin 30 dni, zapisany w art. 53 Ustawy OoŚ.

Urząd Morski w Słupsku w piśmie nr OW-B5-074/34-3/13 z dnia 4 czerwca 2013 zaopiniował projekt RPS w zakresie Transportu z prognozą oddziaływania na środowisko bez uwag.

Informacje o sposobie, w jaki zostały wzięte pod uwagę oraz zakresie, w jakim zostały uwzględnione opinie organów o których mowa w art. 57 i 58 ustawy OoŚ, zostały przedstawione w tabeli 2 załączonej do niniejszego podsumowania.

#### **4. Informacje, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione zgłoszone uwagi i wnioski od społeczeństwa**

Projekt Programu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko sporządzoną dla tego projektu podlegał konsultacjom społecznym przeprowadzonym na podstawie przepisów ustawy OoŚ, w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W ramach prowadzonych konsultacji każdy mógł w okresie od 13 maja do 7 czerwca 2013 r. zapoznać się z obydwoma wyłożonymi do publicznego wglądu dokumentami i zgłosić do nich uwagi oraz wnioski. Uwagi i wnioski do obu dokumentów można było zgłaszać pisemnie na adres Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku, pocztą elektroniczną na podany adres mailowy ( [rps-transport@pomorskie.eu](mailto:rps-transport@pomorskie.eu) ), ustnie do protokołu, a także poprzez formularz zgłaszania uwag dostępny na stronie: [http://strategia2020.pomorskie.eu/pl/rps\\_transport](http://strategia2020.pomorskie.eu/pl/rps_transport).

Do obydwu dokumentów wyłożonych do publicznego wglądu w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w wyznaczonym terminie, tj. do 7 czerwca 2013 r., nie zgłoszono w formie pisemnej, drogą elektroniczną na adres mailowy albo poprzez formularz udostępnionym na stronie internetowej, czy też ustnie do protokołu żadnego wniosku ani uwagi.

#### **5. Informacje o odstąpieniu od przeprowadzenia postępowania transgranicznego**

Z uwagi na brak zidentyfikowanych oddziaływań, których skutki mogłyby wykraczać poza granice kraju, odstąpiono od przeprowadzenia postępowania transgranicznego.

#### **6. Informacje, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.**

Szczegółowa koncepcja działania pomorskiego systemu monitoringu i ewaluacji, przyjęta Uchwałą nr 290/232/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 21 marca 2013, nie była przedmiotem prowadzonego postępowania w zakresie OoŚ, stąd Prognoza oddziaływania na środowisko nie formułowała wniosków do zawartych w niej rozwiązań. Ograniczono się do wniosków o uzupełnienie listy wskaźników, służących do oceny skutków realizacji postanowień dokumentu w środowisku. Propozycja została uwzględniona w Programie poprzez wprowadzenie kontekstowych wskaźników w zakresie środowiska.

Jak wynika ze „Szczegółowej koncepcji działania PSME<sub>8</sub>”, monitoring skutków realizacji postanowień Programu ma być prowadzony regularnie, przy zastosowaniu szeregu narzędzi służących do opracowania raportów z realizacji i raportów ewaluacyjnych. Podstawowymi narzędziami monitorowania realizacji Programu będą:

- 1) baza informacji i wskaźników określonych na poziomie celu głównego, celów szczegółowych i priorytetów z roczną (co do zasady) częstotliwością pomiaru. Każdy wskaźnik oprócz wartości będzie zawierać metrykę obejmującą definicję, jednostkę pomiaru, częstotliwość pomiaru i źródło danych.
- 2) badania, ewaluacje, opracowania studialne, ekspertyzy, analizy, służące zaspokojeniu potrzeb informacyjnych związanych z monitorowaniem i ewaluacją RPS. Jeśli w wyniku badania sformułowano rekomendacje, ich wdrażanie podlega procedurze zarządzania rekomendacjami opisanej w *Szczegółowej koncepcji działania PSME*.

Podstawą monitorowania i ewaluacji Programu będą raporty z jego realizacji, sporządzane w formie sprawozdań z częstotliwością raz w roku i przekazywane Koordynatorowi Strategii nie później niż przed końcem pierwszej połowy następnego roku. Zakłada się, że sprawozdania, oprócz informacji obejmujących miniony rok, będą odnosiły się również do danych z poprzednich raportów tak, aby możliwa była ocena postępów realizacji Programu od początku jego realizacji.

Aspekty środowiskowe powinny być uwzględniane przy identyfikacji istotnych problemów występujących w trakcie realizacji Programu<sup>3</sup>, w związku z realizacją ustaleń Programu odnoszących się do działań o charakterze inwestycyjnym, objętych interwencją programową. Na poziomie konkretnych działań objętych zakresem wsparcia programowego, obowiązek monitorowania oddziaływania na środowisko może być ustalony dla niektórych przedsięwzięć, tj. tych, które będą podlegały procedurze oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz oceny oddziaływania przedsięwzięcia na Naturę 2000, zgodnie z przepisami ustawy OOS<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Według przyjętych założeń PSME, raporty z realizacji Programu powinny zawierać wnioski dotyczące istotnych problemów zidentyfikowanych w trakcie realizacji Programu

<sup>4</sup> Art. 82 ust. 1 pkt 2 ppkt b, art. 93 ust. 3 pkt 2 i art. 101 ust. 3 pkt 2 ustawy OOS



**Tabela 1. Sposób i zakres uwzględnienia rekomendacji zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu**

Lp	Treść rekomendacji	Zakres uwzględnienia	Sposób uwzględnienia / Uzasadnienie odmowy
	1.	2.	3.
1.	Dla podkreślenia, że inwestycje winny być poprzedzone działaniami organizacyjnymi, odwrócić kolejność priorytetów w obrębie Celu szczegółowego I – Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego, poprzez przesunięcie na koniec listy obecnego Priorytetu 1.1. „Rozwój infrastruktury...”	<b>Nie uwzględniono</b>	W RPS T numeracja priorytetów traktowana jest jako porządkowa, a nie hierarchiczna. Osiągnięcie efektu synergii poszczególnych działań polepszających system publicznego transportu zbiorowego wymaga równoległego ich wdrażania
2.	Dodać w opisie Priorytetu 1.1.: „Prowadzenie studiów i analiz w zakresie kształtowania integralnej, optymalnej i zrównoważonej sieci infrastruktury transportu publicznego w regionie” (podobnie, jak ma to miejsce w opisie priorytetu 2.1.).	<b>Uwzględniono</b>	Rozszerzono opis Priorytetu 1.1 o wnioskowaną treść.
3.	W opisie Trzeciego celu szczegółowego „Węzły multimodalne dobrze powiązane...” lub w Priorytecie 3.1. „Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych” umieścić zapisy kierunkowe lub wskaźnik dotyczący wielkości przeładunków Truck / Trail.	<b>Nie uwzględniono</b>	Dotychczasowy wskaźnik opisujący udział kolei w obsłudze morskich terminali kontenerowych podkreśla znaczenie transportu szynowego dla lepszego funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych.
4.	Doprecyzować ramy, określające przyszłą realizację przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, poprzez: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doprecyzowanie Obszarów Strategicznej Interwencji w sposób obiektywny i precyzyjny, odzwierciedlający faktycznych adresatów i beneficjentów podejmowanej interwencji (większość działań);</li> <li>• Zdefiniowanie kryterium „efektu środowiskowego” oraz – w zależności od przyjętej definicji – zróżnicowanie w obrębie poszczególnych działań. Umożliwi to wprowadzenie kryterium efektu środowiskowego także do Priorytetu 1.3.</li> </ul>	<b>Nie uwzględniono</b>	OSI zdefiniowane zostało w SRWP 2020 na str. 53 i nie ma możliwości tego zmiany. W zapisie opieramy się na Zasadach realizacji strategii. „Zasada korzystnego oddziaływania na środowisko” oznacza, że przedsięwzięcia identyfikowane jako istotne dla realizacji Strategii analizowane będą przez pryzmat kryterium efektu środowiskowego promującego poprawę efektywności wykorzystania zasobów i redukcję negatywnych oddziaływań środowiskowych lub działania kompensujące.

5.	Przynajmniej dla niektórych priorytetów / działań, powiązanie „efektu środowiskowego” ze wskaźnikami monitorowania (określić specyficzne wskaźniki efektów środowiskowych, lub wykorzystać istniejące, stanowiące element państwowego lub regionalnego monitoringu środowiska	<b>Uwzględniono</b>	Wprowadzono kontekstowy wskaźnik w zakresie środowiska
6.	Dla dróg przecinających obszary NATURA 2000, zdecydowanie ograniczyć zakres planowanej modernizacji do minimum (remont nawierzchni i odwodnienia), nadając połączeniu charakter lokalny, nie tranzytowy.	<b>Nie uwzględniono</b>	nie zawsze jest możliwość ograniczenia planowanej przebudowy dróg do remontu i odwodnienia. Należy też mieć na względzie potrzeby uczestników ruchu, a w szczególności ich bezpieczeństwo.
7.	Rozważyć odstąpienie od planowanej modernizacji dróg powiatowych DP1137G i DP1140G, na rzecz modernizacji drogi powiatowej Mianowice-Damnica-Zgojewo-Żelkowo, lub Potęgowo-Stowięcino-Dargoleza-Pobłocie.	<b>Uwzględniono</b>	Pakiet zadań wzmacniających korytarz transportowy północny w działaniu 2.2.1 zostanie usunięty z treści RPS Transport. Uwaga zostanie zaproponowana jako zmiana zapisu w kontrakcie terytorialnym dla województwa pomorskiego

**Tabela 2. Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów o których mowa w art. 57 i 58 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania**

Lp.	Treść uwagi	Zakres uwzględnienia uwagi	Sposób uwzględnienia / Uzasadnienie odmowy
<b>Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku</b>			
	Przedsięwzięcia realizowane w obszarach objętych ochroną przyrody i krajobrazu, w tym Natura 2000 lub w ich sąsiedztwie, nie zawsze będą powodować znaczące niekorzystne oddziaływania na przedmioty i cele objęte ochroną. Takie oddziaływania mogą jednak wystąpić, dlatego należy podczas realizacji tych przedsięwzięć stosować rozwiązania minimalizujące te oddziaływania.	Uwaga jest raczej wnioskiem o ogólnym charakterze, nie odnosi się do konkretnych zapisów RPS. Nie wnosi nic nowego do wiedzy posiadanej przez autorów. Jest oczywista i będzie brana pod uwagę na etapie realizacyjnym, natomiast nie wiadomo, jak można by ją uwzględnić na obecnym etapie.	Uwaga złożona po terminie przewidzianym do zaopiniowania projektu, wskazanym w art. 54 ust. 1 Ustawy OOŚ,
<b>Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku</b>			
	Nie złożył uwag		
<b>Urząd Morski w Słupsku</b>			
	Nie złożył uwag		
<b>Urząd Morski w Gdyni</b>			
1.	W części „najważniejsze wyzwania” proponuje rozszerzyć istniejący zapis: „wykorzystanie potencjału płynącego z nadmorskiego i nadrzecznego położenia województwa oraz wykreowanie niezależnego energetycznie oraz silnego logistycznie regionu Pomorze znaczącym węzłem transportowo-logistycznym” o słowa: „ <b>produkcyjnym i centrum wiedzy</b> ”	Nie uwzględniono	Uwaga złożona po terminie przewidzianym do zaopiniowania projektu, wskazanym w art. 54 ust. 1 Ustawy OOŚ, a także po terminie do składania uwag, podanym w ogłoszeniu prasowym z dnia 13 maja 2013 w Dzienniku Bałtyckim
2.	Niedostateczne wykorzystywanie dwu dużych portów morskich w gospodarce województwa, niedostateczna waga tego zagadnienia w części diagnostycznej Programu	Została uwzględniona jako uwaga złożona na konferencji w dniu 22 maja przez p. Andrzeja Cieślaka, pracownika Urzędu	W diagnozie (p. 2) dodano: „ <i>Pod względem liczby pasażerów wg danych za 2012 r. gdańskie lotnisko zajęło trzecie miejsce w kraju po Warszawie i Krakowie i jest najszybciej rozwijającym się lotniskiem regionalnym w Polsce</i> ”

3.	Strategicznie określić obszary, w których będzie się rozwijała produkcja oparta o możliwości oferowane przez porty i przystąpić do dostosowania sieci transportowej do powiązania tych obszarów z portami.	Nie uwzględniono	Uwaga złożona po terminie przewidzianym do zaopiniowania projektu, wskazanym w art. 54 ust. 1 Ustawy OoŚ, a także po terminie do składania uwag, podanym w ogłoszeniu prasowym z dnia 13 maja 2013 w Dzienniku Bałtyckim
4.	Poświęcić więcej uwagi morskiej energetyce wiatrowej	Nie uwzględniono	Uwaga złożona po terminie przewidzianym do zaopiniowania projektu, wskazanym w art. 54 ust. 1 Ustawy OoŚ, a także po terminie do składania uwag, podanym w ogłoszeniu prasowym z dnia 13 maja 2013 w Dzienniku Bałtyckim